

CENTRO UNIVERSITÁRIO SAGRADO CORAÇÃO – UNISAGRADO

RAFAELA BIANCHI

ESTUDOS DE CASO: INVESTIGAÇÃO SOBRE O PERCURSO HISTÓRICO DO DNA
URBANO DO BRASIL

BAURU

2021

RAFAELA BIANCHI

ESTUDO DE CASO: INVESTIGAÇÃO SOBRE O PERCURSO HISTÓRICO DO DNA
URBANO NO BRASIL

Projeto de pesquisa do curso de Arquitetura e Urbanismo apresentado à Pró-reitoria de Pesquisa e Pós-graduação da Universidade do Sagrado Coração, como requisito para a aprovação de Iniciação Científica, sob orientação do Prof.^a M.^a Tatiana Ribeiro de Carvalho

BAURU

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) de acordo
com ISBD

B577e	<p>Bianchi, Rafaela</p> <p>Estudo de caso: investigação sobre o percurso histórico do DNA urbano do Brasil / Rafaela Bianchi. -- 2021. 65f. : il.</p> <p>Orientadora: Prof.^aM.^a Tatiana Ribeiro de Carvalho</p> <p>Monografia (Iniciação Científica em Arquitetura e Urbanismo) - Centro Universitário Sagrado Coração - UNISAGRADO - Bauru - SP</p> <p>1. Ordenamento Territorial. 2. Planejamento Urbano. 3. Urbanismo. I. Carvalho, Tatiana Ribeiro de. II. Título.</p>
-------	--

Dedico este trabalho aos meus pais e meu
irmão.

AGRADECIMENTOS

A Deus por me guardar e me conduzir em todo o trajeto;

Aos meus pais, Jean Piero Bianchi e Edna Aparecida Gatto Bianchi, que amo e não pouparam esforços para me ajudar nesta caminhada. Ao meu irmão, Leandro Bianchi, que me inspirou e serviu como exemplo para me tornar a pessoa que sou hoje. A minha cunhada, Samara Moreira Perissato, que é minha parceira e um exemplo de mulher;

A minha cachorra, Merida, que me proporciona muita felicidade e companheirismo;

A todos os Professores do curso de Arquitetura e Urbanismo da Unisagrado, por proporcionarem todo o conhecimento que possuo e por me inspirarem. A Prof. Ma. Tatiana Ribeiro de Carvalho que dedicou seu tempo para me orientar nesta trajetória e por transmitir tanto conhecimento;

A minhas amigas, Lara Nunes, Laura Mozardo Castiglio, Lais Linconl Amaral e Maria Clara Maganhães, que sempre estiveram ao meu lado, me apoiando e sendo meu porto seguro;

As minhas amigas e parceiras de trabalho, Maria Beatriz Hernandez e Rebeca Dalur, por me inspirarem a ser pessoas melhores e buscarem constante conhecimento. Ao meu coordenador de trabalho e amigo, Anderson de Souza Moraes, por me instigar ao conhecimento e orientar na vida profissional;

A todos os meus familiares, avós, tios e primos, por estarem presente em minha vida. Em especial a minha tia Elisabete Cristina Gatto Mangili e Maria Lúcia Gatto Avanci pelos conselhos em momentos importantes na minha vida;

Ao Centro Universitário do Sagrado Coração – UNISAGRADO, por me proporcionar anos incríveis e por transmitir grande parte do conhecimento que possuo hoje.

RESUMO DA PESQUISA

Desde que os primeiros portugueses chegaram ao Brasil, nosso território tem sido palco de experimentos em relação ao seu ordenamento territorial. Pode-se assumir que, dada as proporções continentais que o Brasil apresenta e a forma das nossas paisagens urbanas – como resultado da ação dos europeus no nosso território –, a experiência brasileira reúne um vasto arcabouço teórico-prático de um dos aspectos que envolvem a ciência do urbanismo: o ordenamento territorial. No intuito de reunir, refletir, analisar e contribuir como exemplo da experimentação adotada no Brasil, a presente pesquisa se debruça sobre a seguinte questão: Quais contribuições para a prática e estudo do ordenamento e planejamento territorial a experiência brasileira pode oferecer? Objetiva-se com essa pesquisa, inspirar, instigar e expor a experiência do urbanismo no Brasil de maneira a contribuir com a construção e análise de outras realidades, localidades e investigações. Por meio de pesquisa bibliográfica, pesquisa em artigos, teses, online e estudos de caso de algumas cidades brasileiras, esta pesquisa investiga e analisa momentos específicos de relevância da história do urbanismo no Brasil e, constrói uma linha cronológica que expõe, de maneira pragmática, algumas das mais variadas experiências brasileiras que poderão ser acessadas e servir de inspiração para estudo e aplicação prática, de estratégias de sucesso, aqui adotadas.

Palavras- chaves: Ordenamento territorial. Planejamento Urbano. Urbanismo.

ABSTRACT

Ever since the first Portuguese people arrived in Brazil, the territory has been the stage for experiments in relation to territorial planning. It can be assumed that given the continental proportions that Brazil presents and the shape of the urban landscapes – as a result of the action of Europeans in Brazilian territory –, the Brazilian experience brings together a vast theoretical-practical framework of one of the aspects involving science of urbanism: the territorial ordering. In order to gather, reflect, analyse and contribute as in example of the experimentation adopted in Brazil, the research focuses on the following question: What contributions to the practice and ordering study and territorial planning can the Brazilian experience offer? The aim of the research is to inspire, instigate and expose the experience of urbanism in Brazil in order to contribute to other realities, locations and investigations. Through bibliographical research, there were researches in articles, theses, online and case studies of some Brazilian cities, this research investigates and analyses specific moments of relevance in the history of urbanism in Brazil and shows a timeline, which exposes, in a pragmatic way, some of the most varied Brazilian experiences that can be accessed and served as inspirations for the study, and practical application, of adopted successful strategies.

Keywords: Territorial ordering. Urban Planning. Urbanism.

RESUMO DO RELATÓRIO

O presente projeto tem como objetivo final investigar os resultados da Pesquisa de Iniciação Científica com o tema: “Estudo de caso: Investigação sobre o percurso histórico do DNA urbano no Brasil”, tendo como propósito entender o resultado de experimentações urbanísticas no país, que moldaram diversas cidades brasileiras. Além do vasto arcabouço que o Brasil apresenta, a pesquisa salienta a importância do Arquiteto e Urbanista no planejamento e ordenamento territorial. O presente relatório abrange um arco temporal de forma cronológica à história do Brasil e, no intuito de esclarecer algumas das diversas formas de ordenamento adotadas no Brasil, optou-se por realizar estudos de caso de forma a contemplar o ordenamento territorial que pode ser considerado empírico, que surge a partir dos saberes dos colonizadores em nosso território e que, foram se aprimorando ao longo do tempo e abarcando questões proeminentes no campo do ordenamento e planejamento se tornando referências e modelos mundiais, assim a presente pesquisa contemplou as cidades de: Paraty, Aracaju e Goiânia, Curitiba e Brasília, como exemplos praticados no território brasileiro.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 1 – Breve análise dos Estudos de caso.....	16
Quadro 2 – Padrão de análise para os Estudos de caso	21
Quadro 3 – Características de Paraty	41
Quadro 4 – Características de Aracajú.....	46
Quadro 5 – Características de Goiânia	52
Quadro 6 – Características de Curitiba	56
Quadro 7 - Características de Brasília.....	61
Figura 1 - Formas Espaciais.....	20
Figura 2 - As dimensões do planejamento urbano e regional	25
Figura 3 - Planta de Salvador no séc. XVII.....	29
Figura 4 - Organização urbana dos Espanhóis	31
Figura 5 - Caminho do Ouro.....	34
Figura 6 - Sinuosidade das ruas do Centro Histórico de Paraty	37
Figura 7 - Planta esquemática do desenvolvimento de Paraty através das linhas da costa e localização da Igreja Nossa Senhora das Dores	39
Figura 8 - Planta de Aracaju.....	44
Figura 9 - Plano de Atilio para a cidade de Goiânia	49
Figura 10 - Eixos Urbanos e Mobilidade de Curitiba	54
Figura 11 - Plano Piloto de Brasília	60

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO E REVISÃO DE LITERATURA	12
2	JUSTIFICATIVA	13
3	OBJETIVOS	14
3.1	OBJETIVO GERAL	14
3.2	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	14
4	MATERIAIS E MÉTODOS	15
4.1	CRITÉRIO DE SELEÇÃO DOS ESTUDOS DE CASO	15
5	ELUCIDAÇÃO DOS TERMOS	22
6	OS PRIMORDIOS: RAÍZES DA COLONIZAÇÃO BRASILEIRA	27
6.1	SESMARIAS SOB ORIENTAÇÕES DOS PORTUGUESES	28
6.2	SESMARIAS SOB ORIENTAÇÕES DOS ESPANHÓIS	30
6.3	ORDENAMENTO TERRITORIAL NO PERÍODO DE 1500 A 1670	32
6.4	ORDENAMENTO TERRITORIAL NO PERÍODO DE 1670 A 1700.....	33
6.5	PONDERAÇÃO DO DESENHO URBANO	35
7	ANÁLISE DOS ESTUDOS DE CASO	36
7.1	ESTUDO DE CASO I: PARATY – RJ	36
7.1.1	Breve Análise do Contexto Histórico e econômico de Paraty	36
7.1.2	Formação do Desenho Urbano	37
7.1.3	Pós Formação do Desenho Urbano	42
7.2	ORDENAMENTO TERRITORIAL NO PERÍODO DE 1800	42
7.3	ESTUDO DE CASO II: ARACAJU – SE	42
7.3.1	Breve Análise do Contexto Histórico e econômico de Aracaju	42
7.3.2	Formação do Desenho Urbano	43
7.3.3	Pós Formação do Desenho Urbano	46
7.4	ORDENAMENTO TERRITORIAL NO PERÍODO DE 1900	47
7.5	ESTUDO DE CASO III: GOIÂNIA – GO	48
7.5.1	Breve Análise do Contexto Histórico e econômico de Goiânia	48
7.5.2	Formação do Desenho Urbano	48
7.5.3	Pós Formação do Desenho Urbano	52

7.6	ESTUDO DE CASO IV: CURITIBA – PR.....	53
7.6.1	Breve Análise do Contexto Histórico e econômico de Curitiba	53
7.6.2	Formação do Desenho Urbano.....	53
7.6.3	Pós formação do desenho urbano inicial.....	57
7.7	ESTUDO DE CASO IV: BRASÍLIA – DF.....	57
7.7.1	Breve Análise do Contexto Histórico e econômico de Brasília	58
7.7.2	Formação do Desenho Urbano.....	58
7.7.3	Pós formação do desenho urbano	61
8	RESULTADOS	63
9	DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	65
11	CONSIDERAÇÕES FINAIS	66
	REFERÊNCIAS.....	67

1 INTRODUÇÃO E REVISÃO DE LITERATURA

Desde os primórdios da ocupação territorial no Brasil o país experienciou, e experiencia, uma série de diretrizes e tomadas de decisões no campo do ordenamento e planejamento territorial que foram moldando nossas cidades tais quais as conhecemos na atualidade.

A condição continental do Brasil, assim como à realidade econômica, política, aliada às características do sítio natural dentre outros pontos, foram fatores cruciais para que fossem adotadas soluções de planejamento territorial bastante peculiares nas mais diversas localidades e contextos do vasto território brasileiro.

Brasília, enquanto cidade brasileira construída – em sua totalidade planejada, seguindo os postulados do movimento modernista – possui grande projeção nacional e internacional por ser a única cidade no mundo que adota amplamente os preceitos urbanistas modernos. Brasília é somente uma das cidades que compõe esse grande arcabouço teórico-prático que serve como exemplo da experiência brasileira aplicada, referente a ciência do Urbanismo.

Tendo o exemplo de Brasília como premissa, esta pesquisa considera que outros modelos e estratégias aqui adotados, possam servir tanto para o estudo da ciência do urbanismo, aplicado na prática em nosso país, como referência para outras aglomerações e contextos.

2 JUSTIFICATIVA

A história testemunha que o desenvolvimento do urbanismo e planejamento territorial no Brasil possui um vasto material acerca do assunto, mas devido a pluralidade e vastidão de experiências, o acesso a todas essas informações, não ocorre de forma pragmática. Esta pesquisa justifica-se ao se dedicar a oferecer uma linha cronológica que reúne e pontua, de maneira sucinta, alguns dos momentos ímpares da contribuição da experiência brasileira quanto ao ordenamento e planejamento territorial. Para tanto serão analisadas algumas cidades que simbolizam os primórdios e a atualidade do ordenamento e planejamento territorial adotado no Brasil, e que podem contribuir positivamente para a análise e fomento de discussão acerca da qualidade do ambiente urbano construído.

3 OBJETIVOS

Tem-se a seguir os objetivos desta pesquisa:

3.1 OBJETIVO GERAL

Objetiva-se com essa pesquisa a sistematização simplificada de experiências, no intuito de inspirar, contribuir e fomentar com a construção de um arcabouço teórico-prático aplicado que possa colaborar, com a construção de outras realidades, localidades e estudo onde e quando for conveniente.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a) Pesquisar em bibliografia pertinente ao tema, atributos territoriais que foram adotados durante os primórdios do ordenamento territorial no Brasil e levantar seus aspectos relevantes;
- b) Pontuar e avaliar qualitativamente, em ordem cronológica, as estratégias adotadas a fim de sugerir e delinear tomadas de decisões que agregaram valor ao território e ao desenvolvimento da qualidade de vida à sociedade local.

4 MATERIAIS E MÉTODOS

Para esta pesquisa se fez necessário inicialmente um amplo de estudo bibliográfico, documental, assim como análise em artigos, teses e entre outros materiais, no intuito de buscar uma definição para conceitos concernentes ao tema da pesquisa.

Na sequência foram realizadas pesquisas no formato de estudos de casos acerca das cidades escolhidas.

Diante dos métodos adotados nesta pesquisa é importante salientar que não há a necessidade de envio ao CEP, uma vez que se tratar de um estudo investigativo, documental e bibliográfico, no qual analisou-se a evolução das cidades através dos tempos e sua conformação no território, dispensando, portanto, pesquisas com o público.

Se faz necessário ressaltar que diante do contexto atual, em detrimento do agravamento e maiores restrições impostas devido ao SARS COV 19, não foi possível a realização das visitas *in loco* nas cidades como previamente definido, por essa razão foram necessárias pesquisas iconográficas no google e street view.

4.1 CRITÉRIO DE SELEÇÃO DOS ESTUDOS DE CASO

O critério de seleção das cidades analisadas se deu pelas singularidades físico-espaciais, políticas e socioeconômicas que as contemplam. Desde o início da colonização no Brasil as cidades foram se desenvolvendo de acordo com a economia de cada época e, frente às suas condições físico-espaciais, o ordenamento territorial assumiu conformações distintas.

Neste sentido vale esclarecer que o critério de seleção das cidades teve como objetivo pontuar algumas das mais diversas formas de intervenções ocorridas no vasto território brasileiro que, devidos às suas particularidades continentais, territoriais e econômicas – principalmente – moldaram cidades e aglomerados com saberes e necessidades específicas de cada época e contexto local.

O arco temporal de tais cidades foi, portanto, diverso e os fatores preponderantes para a escolha de tais recaiu sobre as questões físico-territoriais, políticas e econômicas. Sobre as questões econômicas e sua relação com a urbanização, Sposito (1988, p.48), salienta:

O início da industrialização, entendida aqui como traço da sociedade contemporânea, como principal atividade econômica e principal forma através da qual a sociedade se apropriava da natureza e a transformava, marcou de forma profunda e revolucionou o próprio processo de urbanização.

Com isso observa-se que o planejamento e a urbanização surgiram a partir do avanço da economia. Portanto caminham juntas e, no intuito de entender melhor sobre urbanização, é necessário inicialmente elucidar o termo ordenamento territorial, que, segundo Souza (2002), trata da organização do território previamente a formação do tecido urbano.

Em consonância ao pensamento de Souza (2002), Santos (2000) afirma que o território é a base das vilas e cidades, o local onde cresce o sentimento de pertencimento, onde as trocas materiais se dão, sendo, portanto, o local onde flui a vida humana. Com isso, nota-se que no território estão as marcas da manifestação do homem em suas mais variadas esferas: política, econômica, religiosa, espacial, entre outras, que assumem uma morfologia única e por essa razão, cada uma tem sua singularidade.

Posto isso, tem-se a seguir uma sucinta análise que esclarece a razão da escolha das cidades – suas singularidades – que serão abordadas nesta pesquisa, tendo como premissa o território que ela ocupa e as características e formas que estas adotaram ao longo do tempo:

Quadro 1 – Breve análise dos Estudos de caso

Paraty – Fundação: 1660 ¹	A cidade de Paraty serviu como área de escoamento do ouro brasileiro para Portugal, se consolidando como uma das vilas mais proeminentes durante o Período
--------------------------------------	--

¹ REIS FILHO, N. **Evolução Urbana do Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

	Colonial. De descendência europeia, possui características portuguesas em seu o traçado “desleixado”, uma das razões para a cidade ser considerada um marco histórico para o Brasil, tendo sido reconhecida como Patrimônio Mundial pela Unesco.
Aracaju – Fundação: 1855 ²	A cidade de Aracaju foi escolhida por sua localização privilegiada, às margens do Rio Sergipe, que permitia a facilidade de transporte e escoamento de açúcar. A cidade apresenta um desenho urbano que se contrapõe ao ordenamento colonial das cidades da época – principalmente São Cristóvão (antiga capital sergipana) e conta com uma malha urbana ordenada no centro da cidade e desordenada nas áreas periféricas. Segundo o IPHAN ³ , a cidade está em processo de tombamento do seu centro histórico.
Goiânia – Fundação: 1933	A cidade de Goiânia foi escolhida devido a sua importância histórico-geográfica: colonização do centro do país, por ter sido projetada no período modernista e por seguir alguns preceitos das cidades jardins. A malha de Goiânia possui um formato pé-de-pato, com grelhas puras, anel de bosques e jardins, setorização e

² SILVA, C. H. Espaços Públicos Políticos e Urbanidade: o caso do centro da cidade de Aracaju. Tese de Doutorado. Salvador, 2009.

³ INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Aracaju (SE). In: **Iphan**. São Paulo, c2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/247>. Acesso em: 08 ago. 2021.

	<p>demarcação de eixos de circulação. A cidade foi marcada por inúmeros migrantes que migraram para lá devido a construção de Brasília. Além disso, Goiânia é considerada um marco na história por fazer parte do movimento “Marcha para Oeste” e trazer um novo conceito de projeção, com grandes jardins e praças. Grande parte do seu conjunto urbano foi tombada pelo IPHAN⁴ em 2003, concentrando as edificações tombadas, em sua grande maioria, na parte central da cidade.</p>
Curitiba – Fundação:1693	<p>Curitiba foi selecionada por ser uma cidade fundada no Período Colonial que se expandiu, atribuindo uma mescla entre o velho e o novo. Suas características principais são: ordenamento no traçado, avenidas voltadas para o centro da cidade, arborização, remodelagem das ruas e mobilidade urbana. A cidade foi pensada para atender um fluxo contínuo de transportes, portanto, refletindo nas questões de mobilidade dos veículos e pedestres de forma a integrar com o uso e ocupação do solo.</p>
Brasília – Fundação: 1960	<p>Brasília foi escolhida por ser um marco na história do Brasil. Um ícone de cidade planejada e desenvolvida, centralizando o</p>

⁴ INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. Goiânia (GO). *In: Iphan*. São Paulo, c2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/361/>. Acesso em: 08 ago. 2021.

	<p>poder máximo da nação brasileira e potencializando riquezas da região. Brasília segue os preceitos modernistas com rigor, sendo tombada como Patrimônio Mundial e é também alvo de muita discussão acerca de sua configuração.</p>
--	---

Fonte: Elaborado pela autora

A partir da justificativa e sucinta explanação sobre o critério de seleção acerca das escolhas das cidades – além de uma breve descrição de seus respectivos territórios – se faz necessário entender a composição do cenário urbano para compreender sua estruturação e características. Inicialmente, cabe destacar o significado de desenho urbano, como segue:

O desenho urbano é o trabalho de configurar os espaços tridimensionais dos assentamentos humanos, a fim de aprimorar não somente a beleza de um lugar, mas também de permitir uma melhor interação entre as pessoas e entre elas e seus ambientes. (WALL, 2012, p. 16)

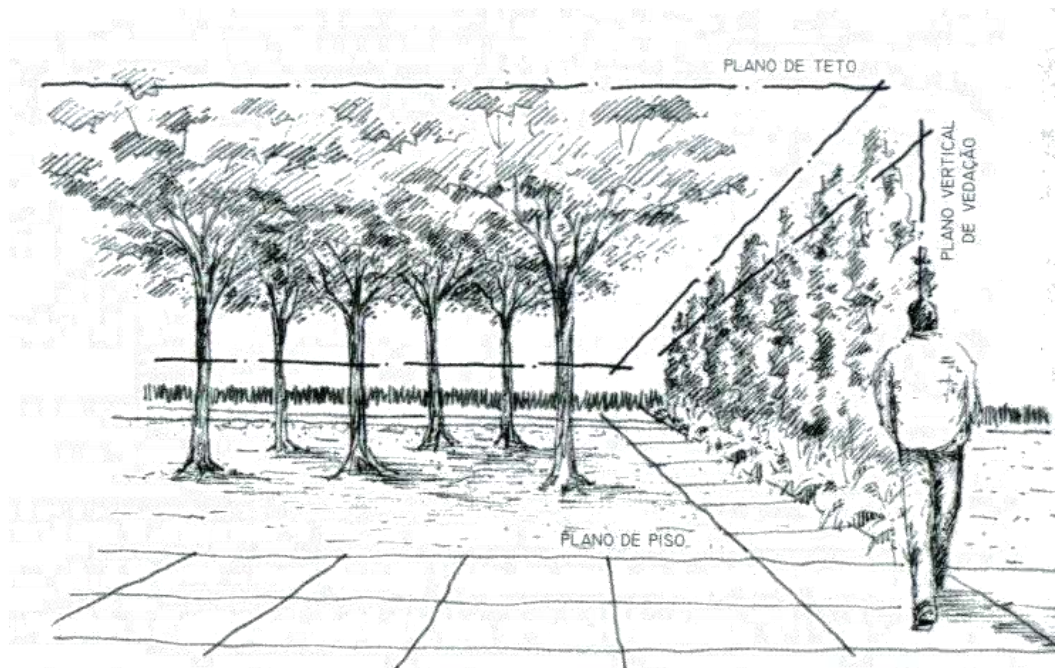
Diante disso assume-se que o desenho urbano constitui o local onde a vida da sociedade se dá, ou seja, a disposição e organização dos espaços construídos permitindo a interação do meio urbano e o homem. Essa estrutura é composta por edificações, ruas, áreas verdes, mobiliários urbanos, pessoas e diversas relações de socialização, conflitos que se estabelecem nesta estrutura. Ao longo dos tempos, o desenho urbano, ou seja, a composição do cenário da cidade, se altera de maneira dinâmica e Gouvêa (2008) explica que vários fatores, como o econômico, influenciam na formação de um desenho urbano, além do relevo, do solo, da hidrografia e do clima, fatores que estão intrinsecamente ligados a configuração do local. Para exemplificar esta questão, será realizado um breve estudo das cidades acima elencadas no sentido de evidenciar a evolução das mesmas e entender seu desenho urbano.

Para entender o ordenamento territorial e o desenho urbano das cidades, é necessário entender sua composição físico-territorial. Sobre isso Mascaró (2005) afirma que o começo do traçado urbano se dá pela formação de vias, ruas ou caminhos, podendo ter inúmeros desenhos conforme sua topografia, clima e outros fatores

naturais. Em consequência do espaço físico, a escolha da malha pode assumir diversas formas: ortogonal, radial, quadriculada, entre outras, que constituirá o desenho das quadras, dos lotes e, como consequência, a implantação das edificações e da infraestrutura.

Ainda sobre a composição das formas espaciais, Abbud (2006) salienta que são compostas por dois pisos horizontais (plano de piso e plano de teto) e por um piso vertical, ou seja, as paredes (fechamento), como mostra a figura 1.

Figura 1 - Formas Espaciais



Fonte: Abbud (2006)

Diante disso observa-se na figura 1 que no paisagismo a percepção das formas espaciais se dão de maneira mais fluída, através da presença de elementos livres e instáveis, enquanto nos espaços arquitetônicos, suas perspectivas se dão através de elementos geométricos e permanentes, transmitindo a sensação de estabilidade ao ambiente.

Considerando que o objeto de análise desta pesquisa se trata do espaço construído das cidades, o plano do piso corresponderia a malha urbana adotada no local – que surge em detrimento de características topográficas do solo, como

salientado por Mascaró (2005) –, o plano vertical seria fachadas das quadras – que permite identificar os usos dos lotes: edificações residenciais, comerciais, institucionais, entre outras –, e por último o plano de teto com o gabarito de alturas das edificações e a cobertura vegetal.

Diante do exposto foi criado um padrão de análise que será utilizado para os estudos de caso investigados, como demonstra no quadro 2. É importante salientar que os planos de teto, vertical e de piso serão analisados na Pós formação do desenho urbano.

Quadro 2 – Padrão de análise para os Estudos de caso

Contexto histórico e econômico	Breve análise do contexto histórico e econômico de cada cidade, investigando as razões de seu surgimento.
Formação do desenho urbano	Análise do começo do traçado urbano de cada cidade e como esse desenho foi evoluindo conforme o tempo.
Pós formação do desenho urbano	Breve análise do impacto que o planejamento territorial e/ou desenho urbano tiveram sobre as cidades.

Fonte: Elaborado pela autora.

Posto isso tem-se, a seguir, a explanação de alguns termos que serão utilizadas para a investigação da organização do planejamento e ordenamento territorial brasileiro.

5 ELUCIDAÇÃO DOS TERMOS

Lynch (1981), alega que a modificação do aglomerado populacional é um ato humano. Desta forma o autor nos explica que a transformação primitiva é o surgimento da própria cidade que se organizou no território rural em torno de si mesmo e que, com o desenvolvimento das civilizações, surgiram as sociedades estratificadas.

Segundo o autor a cidade assume outras funções para além de seu papel primário. Transforma-se em armazém, fortaleza, oficina, mercado e palácio. (LYNCH,1981). Deste modo, entende-se que o desenvolvimento das cidades foi, ao longo do tempo, assumindo formas diferentes sobre o território. Isto acontece devido aos feitos do homem, ou seja, em todos os momentos de desenvolvimento das cidades e civilizações, diferentes objetivos direcionaram os atos humanos sobre o território.

Neste sentido a importância do papel do arquiteto e urbanista neste contexto é latente.

De acordo com a Lei nº 12.378 de 31 de dezembro de 2010, que regulamenta o exercício da profissão Arquitetura e Urbanismo e criador do CAU (Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil), ressalta, no art. 2 parágrafo V, as atribuições deste profissional: Planejamento Urbano e Regional, planejamento físico-territorial, planos de intervenção no espaço urbano, metropolitano e regional fundamentados nos sistemas de infraestrutura, saneamento básico e ambiental, sistema viário, sinalização, tráfego e trânsito urbano e rural, acessibilidade, gestão territorial e ambiental, parcelamento do solo, loteamento, desmembramento, remembramento, arruamento, planejamento urbano, plano diretor, traçado de cidades, desenho urbano, sistema viário, tráfego e trânsito urbano e rural, inventário urbano e regional, assentamentos humanos e requalificação em áreas urbanas e rurais. (BRASIL, 2010)

Nota-se assim que o Arquiteto e Urbanista atua de maneira ampla no território, de forma a priorizar a qualidade de vida humana nas cidades, ponderando sobre

necessidades locais, o melhor aproveitamento do espaço, os recursos disponíveis, as características naturais do local, os aspectos econômicos, políticos e sociais para, a partir disso, planejar e projetar o futuro de uma cidade/região.

Fica evidente também que o amplo impacto do planejamento urbano, que lida com diferentes ciências para compor o território, visa sempre melhorar a habitabilidade e o gerenciamento de riscos. Neste sentido o papel do Urbanista é fundamental, uma vez que sua responsabilidade recai diretamente sobre suas tomadas de decisões – diretrizes – que visam dar forma ao ambiente urbano construído de maneira sustentável, inclusiva e que promova a qualidade de vida de seus habitantes.

Diante dos vários conceitos acerca do tema é importante salientar a asserção de Rovati (2013), de que o urbanismo e planejamento urbano causam uma incerteza terminológica, uma vez que para uns esses termos contemplam profissões e conhecimentos distintos, enquanto outros, acreditam se tratar dos mesmos saberes.

Rovati (2013), salienta também que o impasse se dá devido ao fato de que urbanistas/planejadores desempenham múltiplas atividades que dificultam o enquadramento teórico-conceitual dos termos. Faz-se necessário portanto uma breve explicação sobre esses conceitos.

Segue a definição de Agache (1930, p.4; *apud* MOREIRA, 2008, p. 97) sobre o assunto:

Urbanismo é uma ciência e uma arte e, sobretudo, uma filosofia social. Entende-se por Urbanismo o conjunto de regras aplicadas ao melhoramento da edificação, do arruamento, da circulação e do descongestionamento das artérias públicas. É a remodelação, a extensão e o embelezamento de uma cidade levados a efeito mediante um estudo metódico da geografia humana e da topografia urbana, sem descurar as soluções financeiras.

Sobre o termo planejamento urbano, Baratto (2020), afirma que se trata de uma ciência que sistematiza e desenvolve a cidade, prevendo suas problemáticas, e que visa contribuir para o desenvolvimento sustentável, econômico e social, objetivando equilibrar a demanda de crescimento populacional com os serviços e funções da cidade.

Diante disso vale ressaltar a definição de Souza (2002), que explica que o urbanismo, ou desenho urbano, está incluído no planejamento urbano.

Ainda sobre os termos, Lima (2002), afirma que as nomenclaturas atribuídas, “urbanismos” e “urbanização”, foram utilizadas pela primeira vez, em torno da segunda metade do século XIX, por Ildelfonso Cerdá, conforme citado em sua obra *Teoria Geral da Urbanização*.⁵

Desta forma e diante dos pontos de vistas acima apresentados, há de se acordar que os termos, urbanismo e planejamento urbano se referem ao estudo das cidades e ambos objetivam o mesmo fim: o bem-estar dos cidadãos, contemplando vários aspectos que culminam numa qualidade de vida adequada a vivência humana nas cidades. Enquanto Agache (1930, *apud* MOREIRA, 2008) se remete ao desenho urbano, Baratto (2020), se concentra no planejamento como estratégia e objetivo bem definido. Neste sentido, vale salientar que o conceito do urbanismo/planejamento surgiu juntamente com a Revolução Industrial, a partir da alta demanda de trabalhadores rumo às cidades e os problemas advindos dessa situação. Observa-se com isso que os termos: planejamento urbano e urbanismo, passaram a envolver outras questões ao longo do tempo, tais como questões sociais, políticas e econômicas. Tanto Agache (1930 *apud* MOREIRA, 2008) quanto Baratto (2020) tratam o urbanismo e o planejamento urbano – respectivamente – como conceitos complementares e igualmente fundamentais para o desenvolvimento adequado de uma cidade.

Chaves (1998 *apud* LACERDA, 2013) de forma pragmática, elucida, através da figura 2 algumas dimensões do planejamento urbano e regional.

⁵ Segundo Gonsales (2005), Cerdá cita dois conceitos principais em sua obra: a valorização da locomoção, melhorando a circulação das cidades, e a habitação, diminuindo a salubridade. Outros pontos importantes citados foram: a valorização do conforto ambiental, diminuindo as ilhas de calor nas cidades, e o traçado retangular das quadras, modificando a forma de projetar.

Figura 2 - As dimensões do planejamento urbano e regional



Fonte: Lacerda (2013, p. 88).

Ao observarmos a figura 2, nota-se que a representação gráfica, em formato circular, tem no centro o seu objeto: espaço urbano regional. Todos os compartimentos do círculo comunicam-se entre si, visando caracterizar a unidade do todo, constituindo o caráter amplo e a realidade multidimensional dessa área do conhecimento: planejamento urbano.

Desta forma, tanto a ciência do urbanismo e do planejamento abrange a transdisciplinaridade, quanto a cidade que é objeto resultante desses dois fatores. Por essa razão, o contexto econômico de suas respectivas localidades – enquanto fator crucial de seu desenvolvimento – também deve ser analisado mesmo que de maneira pragmática.

Segundo o dicionário Aurélio, transdisciplinar significa integrar várias disciplinas diferentes. (TRANSDISCIPLINAR, 2010). Desta forma este leque de disciplinas de origens diferentes conflui para um único objetivo: projetar o futuro da cidade tomando como premissa os seus problemas em suas mais variadas esferas e contextos.

Lamas (2004) aponta ainda outras disciplinas abarcadas pelo urbanismo. O autor salienta que o urbanismo não é assim apenas um produto gerado a partir dos fatores

econômicos, sociais e políticos, mas também é o “resultado de teorias e posições culturais e estéticas dos arquitectos urbanistas” (LAMAS, 2004, p. 31), e afirma que a forma da cidade deveria ser o resultado da produção voluntária do espaço ao afirmar: “A arquitectura introduz no planeamento e no urbanismo um objeto fundamental: a construção da FORMA DO ESPAÇO HUMANIZADO.” (LAMAS, 2004, p. 26).

Desta forma, o autor nos atenta para o ponto crucial da questão: a forma do espaço construído e as relações que este espaço propicia à vida em comunidade.

Ao salientar os aspectos culturais e estéticas dos arquitetos e urbanistas, Lamas (2004) observa que, para intervir no desenho de uma cidade, é fundamental que o arquiteto esteja olhando para estes valores ao longo do tempo, que envolvem o futuro e passado, assim como o contexto do local.

Posto isso cabe esclarecer que o planejamento físico-territorial é somente uma das ciências que o urbanismo/planejamento urbano abarca e é exatamente pela perspectiva do ordenamento do território e do desenho urbano que a presente pesquisa irá se desenvolver.

6 OS PRIMORDIOS: RAÍZES DA COLONIZAÇÃO BRASILEIRA

Serão aqui analisados alguns períodos do início da colonização brasileira e as intervenções pontuais ocorridas no território que, segundo Holanda (1963), se deram de forma gradativa e lenta, a partir do descobrimento da América Latina.

Segundo o autor, Portugal e Espanha almejavam implantar a cultura europeia nos países recém-descobertos, de forma a expandir seus territórios. Neste sentido Holanda (1963), salienta que a habitação de cidades é essencialmente antinatural e que, para os colonizadores a construção destas foi um instrumento de dominação. Dessa forma, em seus territórios subordinados, os colonizadores europeus recriaram o desenho urbano de suas nações no novo espaço, no Brasil não foi diferente.

Em 1465, o Tratado de Tordesilhas dividiu de forma desigual as terras que hoje compõem o Brasil. No acordo, Portugal ficou com o domínio sobre a parte litorânea, o que incluía o Brasil, e a Espanha com a parte central da América do Sul.

Sobre o Brasil, foco dessa pesquisa, Motta (2004) nos diz que Portugal a princípio desenvolveu um sistema de sesmarias para a costa brasileira, visando solucionar os problemas de abastecimento do país. Para isso a costa brasileira foi dividida em 14 partes e seus donatários – beneficiários que tinham poder sobre a terra – ficaram encarregados pela sua porção territorial demarcada. Após essa doação de terras, a Coroa Portuguesa deu liberdade de colonização para seus donatários.

Seguindo as influências de outras nações, os donos das terras deram início a um possível “pré-planejamento” brasileiro, como Cury (2008) denominou esse processo.

O sistema de sesmarias, segundo Reis Filho (1968), obrigava uma administração indireta e descentralizada, e seus donatários, os “supervisores” que cuidavam das terras, tinham poder e responsabilidade militar e judiciária.

Desta forma cada capitania – também conhecida como sesmaria – passou a ter seu próprio sistema de gerenciamento, visto que os responsáveis por cada uma delas tinham total liberdade de “criação”. (CURY, 2008)

6.1 SESMARIAS SOB ORIENTAÇÕES DOS PORTUGUESES

Desconhecendo ainda esse novo continente, o Brasil não tinha – aos olhos de seus colonizadores – tantos atrativos a serem explorados como outras colônias, exemplo a Índia. Por esta razão poucos agrupamentos vieram povoar o Brasil. Sobre este momento Reis Filho (1968, p. 30) salienta:

A divisão do Brasil em capitâneas procurava um estímulo às inversões de capitais privados, sem condições para maior sucesso nas Índias. De fato, o conjunto de concessões feitas pela Coroa aos donatários não conseguiu atrair grupos significativos, ainda interessados no comércio com o Oriente.

Segundo Cury (2008), devido à queda do preço do açúcar, o interesse dos donatários e da Coroa entraram em desacordo. Desta forma a metrópole, Portugal, viu a necessidade de ter um controle mais direto da colônia.

Instalou-se assim, em 1548 em Salvador, o Governo Geral, fortalecendo e enobrecendo as sesmarias, o que revigorou a economia e consecutivamente deu início à construção de vilas e cidades.

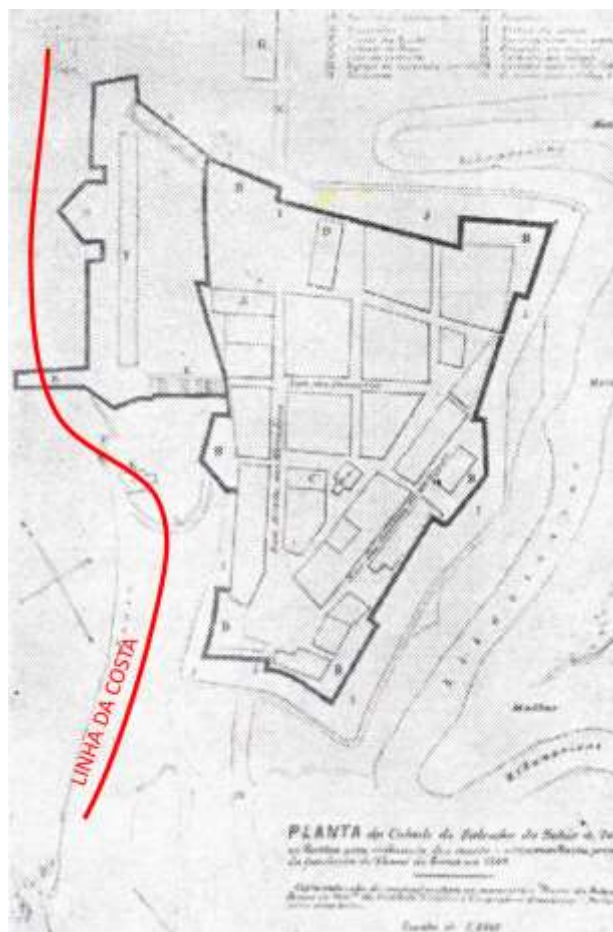
As vilas, geralmente litorâneas, formaram-se, portanto, a partir de uma necessidade social e econômica.

Os grandes proprietários de terras, foram substituídos por intermediários metropolitanos trazidos pela Coroa. Devido a esta mudança surgiram novas camadas sociais, dentre estas, os comerciantes.

A primeira vila oficial brasileira foi Salvador, sediada pelo Governo Geral, refletindo o ordenamento português, que diferentemente dos espanhóis, não constituíam um planejamento linear e regular, seguindo assim a silhueta litorânea, conforme figura 3. Holanda (1963, p. 105) descreve este ordenamento com precisão ao salientar:

A cidade que os portugueses construíram na América não é produto mental, não chega a contradizer o quadro da natureza, e sua silhueta se enlaça na linha da paisagem. Nenhum rigor, nenhum método, nenhuma previdência, sempre esse significativo abandono que exprime a palavra 'desleixo' (...).

Figura 3 - Planta de Salvador no séc. XVII



Fonte: REIS FILHO (1968)

Como frisado por Holanda (1963), essa oposição à regularidade do traçado, foi nomeado como “desleixo” português. Cury (2008), ao afirmar que essa característica de “desleixo” não resultou do acaso, mas sim da experiência militar portuguesa que, com a instalação do Governo Geral, trouxe consigo uma política de controle sobre o ordenamento espacial de forma a favorecer as defesas litorâneas, tornando assim a invasão por outros países mais dificultosa.

Além do suposto “desleixo” das ruas, de acordo com Marques *et al.* (2009), a cidade de Salvador foi ordenada de duas formas distintas: a Cidade Alta, onde predominava o traçado regular e onde se localizava as pessoas mais abastadas; e a

Cidade Baixa, com um traçado irregular que contribuía para a segurança da vila – ao dificultar as invasões por terra – e onde estava localizada a parte comercial da cidade.

Fernández (2005, *apud* PRIESTER, 2015) afirma que os espanhóis também tiveram influência na colonização em parte das terras brasileiras devido às constantes expedições de exploração e reconhecimento do continente Sul-Americano, como segue no tópico abaixo.

6.2 SESMARIAS SOB ORIENTAÇÕES DOS ESPANHÓIS

De acordo com Holanda (1963), os espanhóis, diferentemente dos portugueses, optaram pela criação de grandes núcleos urbanos, o que refletiu espacialmente em cidades com traçados estruturados.

As ruas não eram modeladas a partir da silhueta da costa, mas eram ordenadas de maneira retilínea. Além disso as vilas começavam sempre por uma praça maior, como mostra a figura 4.

Observa-se assim que enquanto Salvador segue a silhueta da costa de forma orgânica, apresentando sinuosidades leves, mas determinantes, o modelo espanhol é composto pela praça central, a partir da qual partem-se as vias, organizadas de maneira lógica e ordenada. A costa do território foi, portanto, desprezada pelos espanhóis que objetivaram marcar o território com a construção da praça, o que demonstra um modelo mais rígido e determinante de ordenamento.

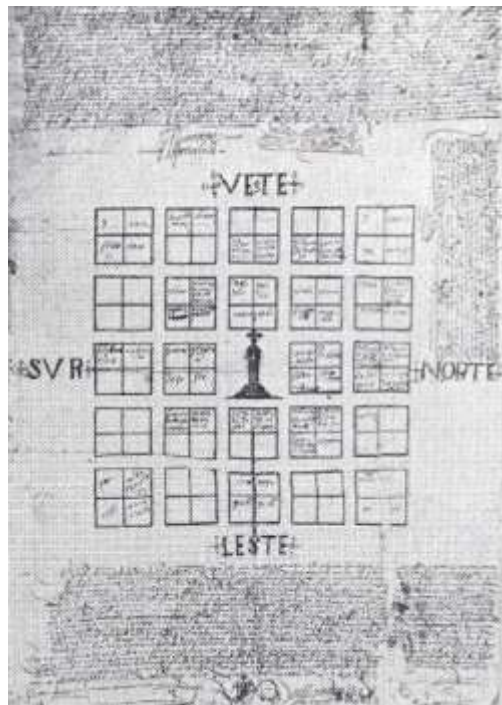
Segundo Holanda (1963), as cidades litorâneas que tiveram influência espanhola foram ordenadas a partir desta praça principal que se situava próximo ao porto de desembarque.

No entorno desta praça a vila se desenvolvia. Nessa morfologia urbana as ruas seguiam as seguintes orientações salientadas por Holanda: “Nos lugares frios, as ruas deveriam ser largas; estreitas nos lugares quentes. No entanto, onde houvesse cavalos, o melhor seria que fossem largas.” (HOLANDA, 1963, p. 88)

Nota-se assim que os espanhóis eram bastante rigorosos e minuciosos quanto ao ordenamento das ruas e estavam preocupados com o conforto das pessoas, uma vez que valorizavam ruas largas, focando provavelmente na obtenção de maior

incidência solar enquanto nos lugares mais quentes as ruas deveriam ser mais estreitas para a formação de correntes de ar, amenizando, portanto, a temperatura no local. É interessante salientar, segundo Holanda (1963), que essas estratégias adotadas pelos espanhóis são herdadas do traçado regular das cidades romanas.

Figura 4 - Organização urbana dos Espanhóis



Fonte: Reis Filho (1968, p. 65)

O nascimento das cidades da América Espanhola se dava a partir da praça maior, que dava diretriz para duas linhas principais, sentido Norte-Sul e Leste-Oeste, (como os Romanos que utilizavam o “Cardo” e “Decumanus”). Os romanos adotavam essa diretriz baseando-se em ordens cósmicas, enquanto os agrupamentos hispano-americanos tinham a ideia de livre intervenção, dirigindo sua própria história. Este mesmo traçado, segundo Sollero Lemos (2011), foi utilizado posteriormente, por Ildefonso Cerdá em Barcelona em 1859.

Ao analisar o ordenamento português e espanhol nota-se que enquanto um valorizava o crescimento urbano de maneira “desleixada”, como Holanda (1963) nos diz

– porém com justificativas plausíveis, a proteção militar –, o modelo espanhol valorizava um desenvolvimento reticulado e ordenado, que destacam a ordem cósmica.

Vale ressaltar assim que, em ambos os casos, havia uma lógica para o traçado das vilas no território e embora um modelo se opusesse, em forma, em relação ao outro, havia uma intenção lógica para o ordenamento realizado em ambos.

Conclui-se, portanto, que o ordenamento territorial, ou seja, as intervenções com propósitos urbanos, surge a partir da necessidade de organização da aglomeração dos primeiros núcleos, como uma ação ordenada, intencional e organizada de acordo com os saberes e valores específicos de cada nação colonizadora. Assume-se com isso, que o primeiro momento do ordenamento territorial brasileiro teve um caráter, ainda que de maneira intuitiva, ordenado e condicionado pela costa ou pela intervenção do homem no território, através da praça.

6.3 ORDENAMENTO TERRITORIAL NO PERÍODO DE 1500 A 1670

Segundo Reis Filho (1968), os núcleos urbanos brasileiros instalados no período de 1500 a 1600 foram orientados pelo esforço dos colonos e donatários e determinado pela Coroa portuguesa, o que deu início a uma possível urbanização brasileira.

De acordo com Cury (2008), pode-se classificar a política de colonização e urbanização no Brasil de dois modos: dispersão – entre o séc. XVI e XVII – e a centralização – a partir de 1650 – como explicado a seguir:

a) Dispersão: a partir de 1530 os donatários iniciam uma política urbanizadora, com estímulo indireto da Coroa. Seguem as características de ordenamento:

- Criação de vilas e cidades regionais com funções de centros controladores para auxílio da atividade agrícola;
- Os centros menores – as vilas – possuíam uma política urbanizadora quase total de seus donatários e contava com núcleos simples e rígidos à condição de vida;

b) Centralização: Devido à queda do preço do açúcar, a Coroa se viu obrigada a intervir na Colônia, e para compensar sua política descentralizadora adotada no regime das Capitâneas, foi instalado o Governo Geral, que estimulou a vinda de agentes metropolitanos e de políticas de controle das transformações espaciais. Essas políticas organizavam-se principalmente nos centros urbanos regionais, com técnicas para o acréscimo de programas de construção militar.

É importante ressaltar que todos os períodos econômicos do Brasil, tanto o cultivo da cana de açúcar, como a descoberta do ouro nas Minas Gerais desencadearam e impulsionaram a formação das cidades.

Neste sentido Holanda (1963) afirma que a partir do séc. XVII houve um aumento do fluxo migratório para o Brasil para além das linhas litorâneas.

Cury (2008) complementa alegando que isso se deu como forma de conquista ao interior, principalmente por conta dos bandeirantes e do ouro que, segundo o autor, desencadeou a fixação do homem no sertão.

6.4 ORDENAMENTO TERRITORIAL NO PERÍODO DE 1670 A 1700

O período de 1670 a 1700 foi marcado, principalmente, pelo ciclo do ouro e para escoamento do mesmo, foi preciso a criação de um caminho que o transportasse para o litoral brasileiro e posteriormente para Portugal.

Lopes (2016) nos diz que para isso foi utilizada a chamada Estrada Velha, que conectava São Paulo ao Rio de Janeiro. Devido a extensão deste caminho e por questões estratégicas, foi desenvolvido um outro percurso, descendo até Paraty.

O caminho até Paraty fez com que a economia paratiense se desenvolvesse e na sequência quase desabasse por completo devido ao surgimento de um outro caminho chamado o Caminho Novo, que ligava o Rio de Janeiro diretamente com Minas Gerais facilitando, portanto, o escoamento do metal.

Figura 5 - Caminho do Ouro



Fonte: LOPES (2016, p.54)

Segundo Cury (2008), no momento de ascensão e devido a situação econômica e de localidade, a Coroa viu a necessidade de investimentos para proteger a costa paratiense, para isso passou a investir em engenheiros militares para criação de projetos de fortificação e uma possível regularidade no traçado da vila. Todos esses fatos influenciaram o desenvolvimento do núcleo de Paraty assim como os núcleos urbanos das cidades de Minas Gerais.

Cury (2008), resume este período através de uma categorização da evolução do traçado das vilas, como segue: traçados inteiramente irregulares; traçados de relativa

regularidade; traçados inicialmente irregulares sendo depois refeitos para adquirirem perfeita regularidade; e os traçados perfeitamente regulares.

No intuito de entender espacialmente e morfologicamente este primeiro momento do ordenamento territorial do Brasil, explora-se, a cidade de Paraty como exemplo das vilas neste período.

6.5 PONDERAÇÃO DO DESENHO URBANO

Conforme citado, Portugal e Espanha foram dois países de suma importância para o desenvolvimento do traçado urbano no Brasil, o que traz uma herança muito forte para diversas regiões.

Por um lado, temos as cidades espanholas que foram caracterizadas pela criação de grandes centros urbanos, projetando-as de forma ordenada, com os mesmos conceitos das cidades castelhanas: partindo de uma praça central e ordenando suas ruas ao seu redor, sempre de forma retilínea. Por outro, temos as cidades portuguesas, que desenharam inúmeros centros urbanos brasileiros, porém projetando-as de forma irregular, seguindo um traçado conforme sua costa, sem nenhuma regra, mas que favorecia a defesa do local.

Essa herança do traçado colonial que deu princípio aos grandes centros urbanos ao longo de todo o país, podendo citar Salvador, São Paulo de Piratininga, que posteriormente tornou-se a grande São Paulo, Vitória e entre outras cidades.

A base do desenho urbano brasileiro foi o que possibilitou que novas ideias e formas de planejamentos surgissem ao longo do tempo, aprimorando cada vez mais as técnicas e formas de se projetar uma cidade, saindo de apenas um simples ordenamento territorial com quadras e vias pré-destinadas, a um planejamento urbano completo, pensando em qualidade de desenho, de infraestrutura, de espaços públicos para convívio, melhorando a qualidade de vida das pessoas, entre outros pontos que serão analisados nos estudos de caso.

7 ANÁLISE DOS ESTUDOS DE CASO

Com o estabelecimento e posterior desenvolvimento dos núcleos/aglomerados urbanos, foram surgindo, com o passar do tempo, as cidades e seus respectivos nomes.

Este processo não foi unânime para todos os aglomerados e não serão tratados de maneira abrangente, como foi tratado até o momento.

É importante ressaltar que o desenvolvimento histórico de cada cidade recai de maneira preponderante sobre seus aspectos locais (solo, cursos d'água, vegetação, temperatura, entre outros) e tais fatores refletem diretamente no desenvolvimento da economia, política e sociedade local. Porém o espaço urbano é ainda mais complexo, como visto no item 6 desta pesquisa, tópico intitulado “Elucidação dos termos”.

Tem-se a seguir os Estudos de Caso:

7.1 ESTUDO DE CASO I: PARATY – RJ

7.1.1 Breve Análise do Contexto Histórico e econômico de Paraty

Fundação: meados do séc. XVII.

Localização: extremo oeste do Rio de Janeiro, perto da divisa do estado de São Paulo, em uma planície sedimentar no trecho da Serra do Mar.

Características predominantes: Abrigou portugueses que vieram da Capitania de São Vicente com o intuito de tomar posse de seu território, devido às vantagens marítimas que facilitavam o escoamento do ouro para o exterior, através de sua costa.

Segundo Lima (2010), Paraty nasceu a partir dos engenhos de açúcar. Priester (2015), atribui a Paraty três períodos econômicos importantes: o açúcar, o ouro e o café, que, em detrimento de sua localização privilegiada, permitia ligações marítimas e térreas dando escoamento a esses produtos.

A fase econômica do açúcar desenvolveu-se perto das vilas, com os engenhos de aguardente. Todavia, de acordo com Cury (2008), os períodos mais importantes para a economia de Paraty foram o final do séc. XVII e início do séc. XVIII – com a descoberta do ouro em Minas Gerais – e na sequência, o início do séc. XIX, com a comercialização do café que eram transportados por tropas de mulas.

Essa época foi o auge de Paraty, mas por conta da construção da linha férrea ligando São Paulo ao Rio de Janeiro, e a aprovação da lei “Eusébio de Queirós” – proibindo definitivamente o tráfico de escravos – a cidade se esvaziou, ficando isolada da economia do país e voltando a se reerguer quase cem anos depois com o turismo.

7.1.2 Formação do Desenho Urbano

O traçado urbano de Paraty se desenvolveu seguindo os padrões de colonização portuguesa e, embora essa colonização seja marcada pelo “desleixo”, como tratado por Holanda (1963), o autor demonstra a coerência portuguesa ao alegar que o “desleixo” se trata na verdade de uma artimanha para dificultar a entrada das tropas devido a leve sinuosidade das ruas e a falta das esquinas, que dificultam o senso de localização dos invasores, como nota-se na figura 6.

Figura 6 - Sinuosidade das ruas do Centro Histórico de Paraty



Fonte: Elaborado pela autora.

O traçado desordenado de Paraty é marcado também pela sua situação topográfica que favorecia, intencionalmente, o escoamento das águas pluviais proporcionando assim a autolimpeza das ruas. (ANDRADE, 1995, *apud* PRIESTER, 2015).

Esta autolimpeza é também, explicada por Caponero *et al.* (2019), que argumenta que o centro histórico de Paraty se manteve estático desde o séc. XVIII e que as ruas da antiga vila eram côncavas e de pedras, denominadas “pé de moleque”, para permitir a entrada da água do mar na maré alta, fazendo assim a limpeza da cidade. Desta maneira a questão sanitária era resolvida com os conhecimentos das cidades mais antigas. Por esta razão, Cury (2008) afirma que Paraty é uma das cidades classificadas como plano informal devido a suas raízes urbanísticas estarem de encontro com os moldes de organização das cidades da Idade Média.

A partir dessa formação das ruas, pode-se notar os planos verticais, ou seja, as fachadas, que são desenhadas conforme os padrões coloniais, se apresentando com no máximo dois pavimentos e skyline⁶ predominantemente contínuo, como identificado

⁶ “Os skyline ou as linhas do horizonte são como assinaturas urbanas, são a abreviatura da identidade de cada localidade e a possibilidade para o crescimento urbano.” (KOSTOF, 1991, *apud* GREGOLETTO, REIS, p. 1)

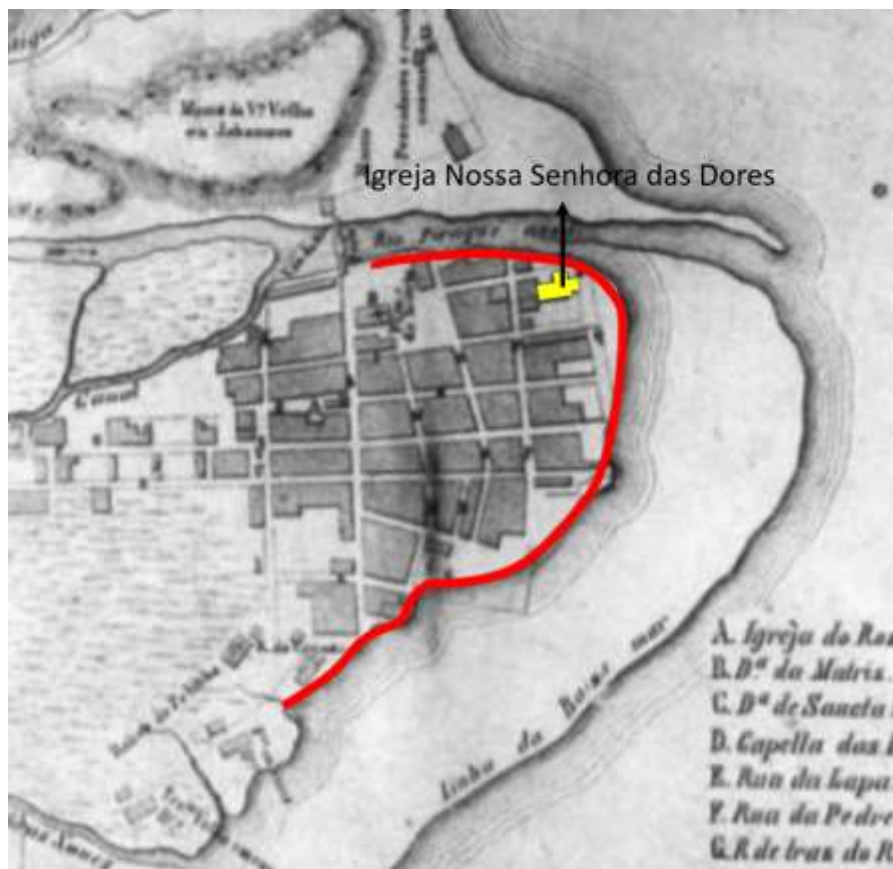
na figura 6. O plano de teto da cidade é de certa forma padronizado, uma vez que há pouca interferência na vista do céu – vegetação dispersa em pontos específicos e edificações, com no máximo, até 2 pavimentos.

Nota-se, diante disso, que apesar da cidade não possuir ainda uma estruturação formal e planejada das estratégias de desenvolvimento urbano, havia nitidamente a intenção dos portugueses em tratar as condições de esgotamento sanitário de Paraty, como atesta Costa, et al (2003): “Paraty foi concebida como plataforma de engrenagem entre os caminhos do mar e os caminhos da terra. Era importante que a água não fosse barrada e entrasse pela cidade adentro” (COSTA et al., 2003, apud PRIESTER, 2015, p. 22). Por esta razão as casas também ficavam elevadas acima do nível da rua para evitar alagamentos.

Sobre o calçamento supõe-se que foram utilizadas as pedras no intuito de dar suporte as mulas, durante o transporte de ouro e café, evitando que essas atolassem nos dias chuvosos. Este também garantia a pureza do ar, evitando que a poeira fosse levantada nos dias ensolarados.

A morfologia do sítio histórico de Paraty apresenta: solo alagadiço, malha urbana crescendo tanto no sentido ao interior da cidade, como avançando para o mar.

Figura 7 - Planta esquemática do desenvolvimento de Paraty através das linhas da costa e localização da Igreja Nossa Senhora das Dores



Fonte: Priester (2015, p. 41)

A figura 7 mostra a localização da Igreja Nossa Senhora da Dores na costa da cidade de Paraty, que diferentemente dos espanhóis, os portugueses seguiam a costa para desenvolver o traçado urbano, e no caso específico de Paraty, a partir de uma igreja que sempre teve um efeito catalisador da atenção das pessoas.

Ressalta-se assim que embora não houvesse muitas alternativas para dimensionamento e ordenamento dos traçados e edificações, alternativas foram adotadas para surtir o mesmo efeito.

Ponderação: Ao se aprofundar sobre a análise desta cidade nota-se que o conceito de planejamento urbano é intrínseco às medidas adotadas em Paraty pois, mesmo não havendo o plano formal documentado, das estratégias de planejamento adotadas na cidade e o gerenciamento das problemáticas possíveis que a aglomeração local sofreria, foram pensadas em alternativas para minimizar os impactos negativos, de

acordo com os recursos e conhecimentos disponíveis até então. Cabe assim questionar se essa ocupação territorial pode ser chamada de urbanismo.

Se considerarmos o ponto de vista de Lamas, supracitado: “A arquitectura introduz no planeamento e no urbanismo um objeto fundamental: a construção da FORMA DO ESPAÇO HUMANIZADO” (LAMAS, 2004, p. 26), notamos que a asserção é verdadeira porque enquanto ciência, o urbanismo foi aplicado plenamente uma vez que se observa, através da descrição acima, os traços de civilidade e lógica nas estratégias adotadas, ou seja, o ordenamento territorial em Paraty ocorreu de forma empírica, de acordo com os saberes dos portugueses naquele momento. Assim a civilidade deve ser aqui entendida como experiência prévia dos construtores da época na elevação de aglomerados urbanos.

Assume-se assim que o urbanismo no Brasil tem, em suas mais tenras manifestações (período de 1500 até 1700), objetivos e estratégias bem claros, como nota-se em Paraty, como exemplo de cidade que surgiu nos primórdios do ordenamento e planeamento territorial brasileiro.

Para salientar os pontos abordados no estudo de caso de Paraty, destaca-se, no quadro 3 a seguir, as contribuições de ordenamento e planeamento do território, sendo este o início da análise da cronologia do ordenamento territorial brasileiro:

Quadro 3 – Características de Paraty

Características Paraty – Fundação: Séc. XVII
<ul style="list-style-type: none"> • Traçado “desleixado”, seguindo a lógica portuguesa; • Questão de segurança como um dos pontos cruciais; • Malha da cidade acompanhando a silhueta da costa; • Autolimpeza da cidade;

Fonte: Elaborado pela autora

7.1.3 Pós Formação do Desenho Urbano

A cidade, além de sua importância para o urbanismo brasileiro, recebeu diversos títulos de tombamento ao longo dos anos. Segundo o IPHAN, Paraty recebeu seu primeiro tombamento em 1958, no qual abrange o conjunto arquitetônico e paisagístico da cidade; em 1966 recebeu o título de Monumento Nacional e em 1974 obteve outro tombamento do conjunto arquitetônico e paisagístico da cidade.

Todos esses tombamentos e títulos recebidos por Paraty foram devidos a sua importância histórica e econômica para o Brasil, visto que a cidade foi ponto de encontro entre Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro. Além disso, a cidade possui uma arquitetura dominada pelo estilo colonial do século XVIII.

Atualmente Paraty possui o título de Patrimônio Mundial da Unesco na categoria de sítio misto, ou seja, cultural e natural, sendo um destino turístico bastante significativo no contexto nacional e isso se deve muito ao seu desenho urbano “desleixado”.

7.2 ORDENAMENTO TERRITORIAL NO PERÍODO DE 1800

Segundo Sales (2010), o urbanismo no Brasil, se deu a partir da chegada da Família Real por volta de 1808. De acordo com o autor os valores modernos europeus vieram junto com a família portuguesa. Tais conhecimentos se chocaram diretamente com os valores brasileiros de então, e Santos (2016), se refere a esse período mais como geração de cidades do que urbanização de fato.

Mediante ao crescimento econômico e a constante expansão do país, segundo Medeiros (2006), a produção de novos espaços deu-se a uma ansiedade moderna e Aracaju será explorada como exemplo deste momento:

7.3 ESTUDO DE CASO II: ARACAJU – SE

7.3.1 Breve Análise do Contexto Histórico e econômico de Aracaju

Fundação: 1855.

Localização: Costa nordestina do Brasil.

Características predominantes: Aracaju tornou-se a capital de Sergipe devido a sua localização e a presença do Rio Sergipe que facilitava o transporte e exportação do açúcar.

Segundo França (2014), era preciso transferir a capital de Sergipe, uma vez que a antiga sede, São Cristóvão, não comportava mais o cenário econômico e político do país. Portanto, Santos (2016) afirma que forças políticas pressionaram a transferência da capital para uma cidade com melhores condições territoriais, assim o escoamento do açúcar – economia do período – seria facilitado.

De acordo com Santos (2016), apesar de todos os fatores positivos que impulsionaram a transferência da capital, Aracaju antes de 1855, era apenas uma vila colonial com vielas tortuosas, pouca infraestrutura urbana e um pequeno comércio local. Assim para que a cidade se tornasse a futura capital do Estado, foi necessária uma intervenção.

Para isso foi fundada uma escola primária masculina, começando a migração de pessoas, e posteriormente, em 1850, foram construídas ligações entre Aracaju e um dos maiores centros de produção de Sergipe: o Vale do Japaratuba. A partir da transferência de capital, Aracaju sofreu várias transformações e começou a formação de um desenho urbano definitivo.

7.3.2 Formação do Desenho Urbano

Nogueira (2004), salienta que um fator que auxiliou a implantação do novo assentamento foi sua estrutura geográfica, situada em uma planície, com áreas ventiladas, férteis e salubres. Porém esta situação geográfica atrapalhou na questão do assentamento, uma vez que as terras eram alagadiças, pantanosas, de areais e mangues. Seus níveis topográficos eram muito baixos, o que acarretou essas

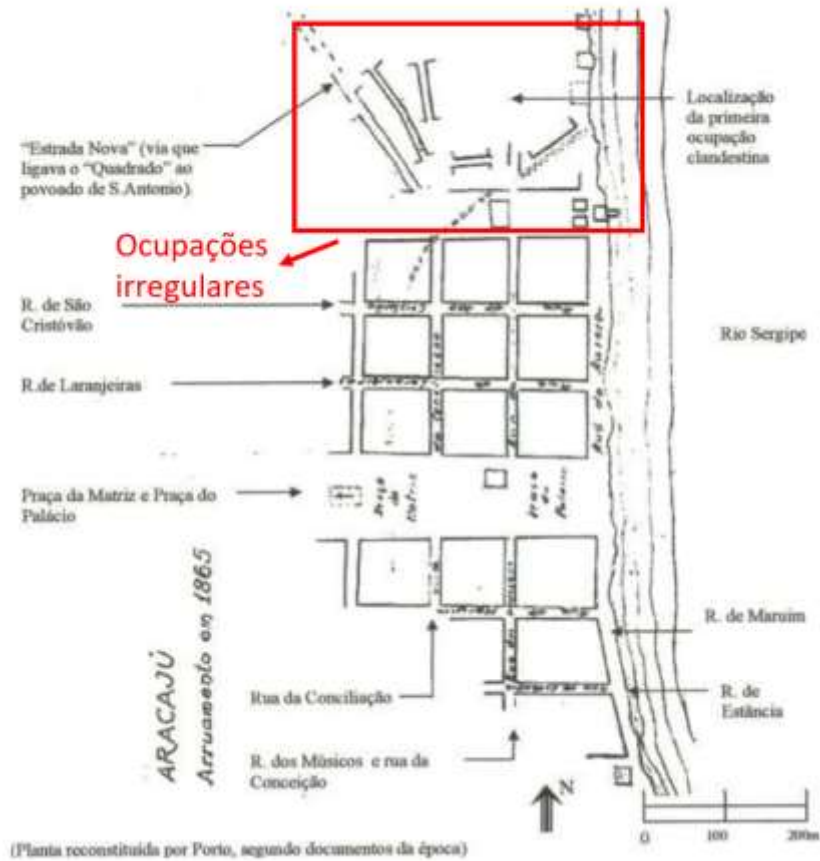
condições físicas. Para vencer essas questões, segundo Santos (2016), foram precisos inúmeros aterros para tornar a planície urbanisticamente construtiva.

De acordo com Medeiros (2006), a cidade se desenvolveu mediante a um desenho baseado em um “tabuleiro de xadrez”, seguindo então um alinhamento dos terrenos e quadras, que possuíam mesma forma e medida. Esta configuração, oposta ao velho modo de projetar da cidade colonial, deixava claro a tentativa de organizar uma cidade através do traçado urbano. (NOGUEIRA, 2004)

Segundo o autor, o padrão utilizado por projetos de cidades da época seguia quarteirões de 110 metros separados por uma via de 13,20m e as formas das ruas possuíam linhas e ângulos retos, seguindo o traçado do Rio Sergipe, e de acordo com as tendências urbanísticas europeias de meados do séc. XIX.

Souza (2009), afirma que o desenvolvimento de Aracaju se iniciou primordialmente no sentido Sul, e posteriormente, com o decorrer do crescimento da cidade, seguindo em direção ao Oeste. O suposto plano urbanístico, desenvolvido pelo poder público, gerou segregação social, uma vez que a população deveria seguir os padrões urbanísticos impostos pelo plano. Porém, segundo Santos (2016), a população mais pobre não tinha condições de seguir estes parâmetros impostos, então, juntamente com o crescimento da cidade ordenada, desenvolveu-se na periferia um agrupamento desordenado, como ilustra a figura 8:

Figura 8 - Planta de Aracaju



Fonte: Nogueira (2004, p. 163)

Todavia, não podemos classificar a cidade de Aracaju como um planejamento urbano, pois, segundo Medeiros (2009), o “planejamento” não pode ser julgado apenas por suas características geométricas, mas também ser caracterizado por outros aspectos temporais, como localização de edifícios e condições de zoneamento. E para Aracaju, o seu “plano urbanístico” não passou apenas de uma simples demarcação de terras, formas e de alinhamentos de ruas, uma vez que foram implantados serviços considerados básicos, como água encanada, esgoto e energia elétrica, apenas no início do séc. XX. Também neste mesmo período começou o zoneamento da cidade, dividindo-a em bairros de operários, elites, comércios e indústrias.

Em relação às superfícies, o plano vertical da cidade de Aracaju segue o padrão tradicional das cidades brasileiras a partir da setorização das edificações na malha urbana: edificações mais altas no centro da cidade e edificações mais baixas nas

periferias. Embora tenha sido dividida em zoneamentos, seu plano urbanístico não passou apenas de uma demarcação de terras. Entretanto, esse padrão apenas ocorreu na parte planejada da cidade, visto que as áreas periféricas cresceram de forma irregular, não seguindo os preceitos do “plano urbanístico”.

O desenho urbano de Aracaju se deu através de sua forma, priorizando o embelezamento. Não houve preocupação com seu crescimento ininterrupto, tanto que, a partir de 1930, segundo Souza (2009), ocorreu um crescimento espontâneo da cidade, que não seguia mais o curso do rio, mas sim as novas rodovias ali construídas. Diluindo-se assim desenho original de Aracaju.

Ponderação: Posto isso pode-se notar que os critérios de escolha do terreno para a fundação de Aracaju foram de suma importância, tanto do ponto de vista econômico quanto político. O desenvolvimento da cidade e do seu desenho urbano se configurou de forma retilínea, como citado anteriormente, mas não se pode dizer que Aracaju é um exemplo de cidade planejada, uma vez que desenho urbano não contempla planejamento em seu sentido amplo. O que houve na cidade foi um plano de governo para ordená-la e, apesar disso, ocorreram diversas alterações e desvios do seu desenho original.

Segue-se no quadro 4 as principais características de Aracaju:

Quadro 4 – Características de Aracajú

Características Aracajú – Fundação: 1855
<ul style="list-style-type: none"> • Malha ordenada em áreas com população mais abastadas economicamente e desordenadas em outras áreas; • Características enfatizando aspectos de embelezamento; • Enquadramento de terrenos e quadras; • Divisão setorial da cidade (Centro X Periferia).

Fonte: Elaborado pela autora.

7.3.3 Pós Formação do Desenho Urbano

De acordo com Diniz (2009), Aracaju é a capital com melhor qualidade de vida do país. A cidade, a partir dos anos 90, começou a sofrer mudanças relevantes, tentando acelerar seu processo de metropolização e trazer outra imagem: “a turistificação”.

Após todo esse processo para melhorar a representatividade, atualmente Aracaju é considerada uma cidade turística devido à suas peculiaridades territoriais e sua localização privilegiada na costa do litoral nordestino.

Por mais que a cidade tivesse um “plano urbanístico”, de acordo com Silva (2009), após a década de 1980 seu centro sofreu fortes processos de dispersão tanto espaciais quanto funcionais, o que causou o distanciamento de atividades importantes, como administrativas, políticas e comerciais, para as periferias de Aracaju, esvaziando assim a área urbana central.

Apesar de Aracaju ser importante para o desenvolvimento do desenho urbano e da urbanização no Brasil, a cidade não possui, ainda, nenhum tipo de tombamento referente a esse traçado. Entretanto, o IPHAN está em processo para o tombamento da área central da cidade que é composta por praças e construções.

7.4 ORDENAMENTO TERRITORIAL NO PERÍODO DE 1900

De acordo com Maricato (2011), no final do séc. XIX e no início do séc. XX começaram várias reformas nas cidades brasileiras, pensando em condições de saneamento básico e embelezamento. Essas reformas não vieram apenas para se opor à feiura, mas também para satisfazer uma elite. Segundo a autora, as reformas e a criação de novas cidades lançaram a base de uma fase modernista no Brasil.

A interiorização do país e a mudança da capital federal para Goiás foram pontos estratégicos para a ocupação do solo no Centro-Oeste.

Segundo Mathieu e Mello (2008) a criação de estradas ferroviárias e rodoviárias foram também fatores que colocaram o plano de interiorização em êxito. As cidades do Centro-Oeste eram planejadas com um desenvolvimento político da época, conservador, porém inovador.

Medeiros (2006), salienta que o crescimento constante dos assentamentos a partir do séc. XX fundou várias cidades, cada uma com características próprias, mas sempre advindas da influência da industrialização. Com isso, podemos tomar como base a cidade de Goiânia, um dos exemplos deste período:

7.5 ESTUDO DE CASO III: GOIÂNIA – GO

7.5.1 Breve Análise do Contexto Histórico e econômico de Goiânia

Fundação: 1933.

Localização: Centro-Oeste do país em Goiás.

Características predominantes: Goiânia possuía uma localização estratégica, visto que estava no centro do país, com um solo plano, porém rochoso.

Segundo Mathieu e Mello (2008), nos anos de 1930 foi iniciado no Brasil a “Marcha para Oeste”, uma “campanha” para incentivar o processo de interiorização do país, e a criação de Goiânia foi o ponto central deste projeto, para tirá-la da insignificância.

Ferreira (2003), afirma que a antiga capital de Goiás, Vila Boa de Goiás, não possuía localização nem terreno ideal, além da topografia desfavorável e a economia declinando. Visto isso, a partir de discussões políticas notou-se que o ideal era transferir a capital para um local que se opunha a tudo isso e trouxesse um símbolo de desenvolvimento, infraestrutura, centro econômico, político e geográfico.

7.5.2 Formação do Desenho Urbano

Diferentemente de Aracaju, Goiânia, que se estabeleceu como capital em 1937, não foi apenas projetada em sua forma, mas também em sua função.

Segundo Medeiros (2006), a mais nova capital de Goiás desenvolveu-se em um formato de grelhas puras, um desenho de “pé-de-pato”, onde os edifícios administrativos ficavam em uma Praça Cívica, do qual saiam 3 eixos de circulação,

como observa-se na figura 09 – mesmo modelo utilizado no desenho urbano de Versailles.

O projeto de Atílio Côrrea Lima foi inspirado nas 4 funções da cidade (habitar, trabalhar, recriar e circular), os postulados do modernismo, definidos por Le Corbusier na Carta de Atenas⁷. (FERREIRA, 2003)

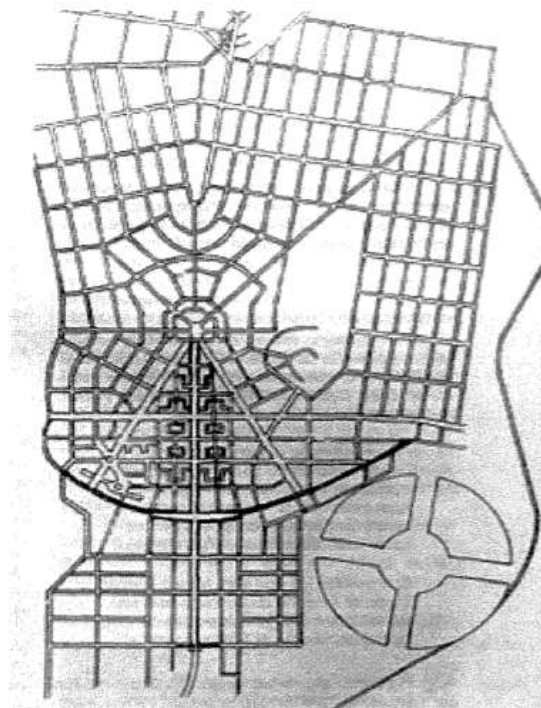
Porém, o projeto sofreu várias alterações. Seu traçado inicial, em formato de pé de pato, era justamente composto pelo centro urbano com a Praça Cívica e as 3 avenidas que distribuía para a cidade – como observa-se na figura 9 – mesmo modelo utilizado no desenho urbano de Versailles.

No Plano Diretor, segundo Ferreira (2003, p. 52), da cidade contavam:

Os itens que constavam neste plano diretor eram sistema de logradouros públicos; indicações de circulação; zoneamento da cidade; esquema de redes de água, esgoto e energia; sistemas de parques, ruas e jardins, terrenos para esporte, recreação e arborização das ruas; plano do centro cívico e dos principais edifícios; coleta, transporte e tratamento do lixo; manuais de construção de edifícios nas quadras centrais e relatórios de regulamentação de abertura de ruas e construções, além da própria legislação deste plano diretor.

Figura 9 - Plano de Atílio para a cidade de Goiânia

⁷ Segundo Galbieri (2008), a Carta de Atenas faz ponderações sobre as habitações, o trabalho, o lazer, a circulação e o patrimônio histórico, considerando também a divisão de área da cidade, como áreas residenciais, industriais, trabalhistas e de lazer, propondo uma setorização e planejamento do uso e ocupação do solo.



Fonte: Ferreira (2003, p. 52)

Este modelo se apresenta bastante completo e detalhado considerando que na grande maioria dos planos diretores tem-se: a definição do parcelamento e o uso e ocupação do solo da cidade, questões como transportes públicos, saneamento básico e a habitação, visando sempre a qualidade ambiental da cidade. (MOREIRA, 2008)

Nota-se desta forma que Ferreira (2003), estava correto ao afirmar que Atílio preocupava-se com a setorização das funções da cidade, os espaços públicos e a “modernização” do zoneamento.

Segundo Manso (2001, *apud* Costa *et al*, 2012), seguindo o novo modelo urbanístico, a cidade foi dividida em setores de atividade (comercial, residencial, institucional e industrial) e o plano urbanístico dividido em especificamente 5 partes: o Centro Cívico (abrigando os edifícios públicos); o Centro Comercial (com vias e quadras de larguras ideais para suportar o alto fluxo); áreas Urbanas e Suburbanas; Zonas Residências (destacando a segregação em subáreas mais abastadas e menos favorecidas – visto que as classes de menor aquisição ficavam próximas às zonas industriais); e pôr fim a Zona Industrial, próxima à construção de estradas de ferro.

No plano urbanístico de Goiânia as áreas verdes são bem demarcadas. A Praça Cívica, como exemplo, foi projetada acomodando jardins, valorizando a circulação de

carros e criando corredores de árvores que, unidas, criam uma grande massa caracterizando assim, o plano de teto (superfícies que encobrem o céu) da cidade.

A partir da divisão do plano urbanístico, pode-se notar que atualmente os planos verticais, ou seja, as fachadas (pensando especificamente nos gabaritos predominantes – alturas das edificações – da cidade) são marcados por uma variação de edifícios com gabarito alto (considerados neste estudo acima de 10 pavimentos) e baixo (considerado neste de até 4 pavimentos) de maneira dispersa pelo território. Ainda sobre os planos verticais, nota-se que, predominantemente nos grandes eixos e áreas centrais, a presença de edificações de gabarito alto é comum, enquanto os gabaritos baixos estão localizados nas periferias da cidade.

Segundo Ferreira (2003), em 1934, o plano urbanístico de Goiânia foi posteriormente assumido por Jerônimo Coimbra Bueno e Armando Augusto de Godói, e assim, passou-se a prever seu crescimento criando as cidades satélites e readaptando os bosques e jardins, formando um anel em torno da cidade.

O autor salienta que Godói inspirou-se nas cidades jardins de Howard (1898) para a concepção da nova capital ao alargar avenidas e expandir espaços verdes e espaços livres. O projeto continha também divisão de setores: Centro, Norte, Sul, Setor Leste e Setor Oeste.

Alves e Chaves (2007) argumentam que a segregação social da cidade apenas aumentou com o passar dos anos. As aglomerações urbanas acabaram tomando conta do território e, a partir disso, surgiram vários loteamentos irregulares no entorno da cidade, contrapondo-se ao desenho original e acentuando cada vez mais a desigualdade social.

Ponderação: Nota-se claramente que a partir de 1800 a prática do urbanismo passou a ser dominada e os projetos começaram a ser mais elaborados, pois já havia certa experiência adquirida através de práticas anteriores. Pôde-se constatar através da comparação dos modos de se projetar uma cidade que o planejamento não se caracteriza apenas pela forma urbana, mas também pela sua conformação e desenvolvimento e que vai impondo novas soluções para problemas que não haviam sido considerados anteriormente: as funções sociais, econômicas, de lazer e de moradia, que foram absorvidas pelo planejamento. Goiânia possui um

desenvolvimento urbano centralizado e inspirado nas cidades jardins, visto que a mesma é um exemplo para a promoção de Parques Urbanos e circulação na área urbana.

Quadro 5 – Características de Goiânia

Características Goiânia – Fundação: 1930
<ul style="list-style-type: none"> • Formato Pé-de-Pato; • Decisões Políticas definiram seu surgimento (Marcha para o Oeste); • Grelhas Puras; • Anel de Bosques e Jardins; • Setorização da cidade (comercial, industrial, residencial etc.); • Demarcação clara do Centro Cívico e eixos de circulação;

Fonte: Elaborado pela autora.

7.5.3 Pós Formação do Desenho Urbano

Apesar de Goiânia ser planejada, de acordo com Santos e Oliveira (2013), a mesma convive com diversos problemas mediante ao seu crescimento. A cidade possui espaços periféricos que não seguem o mesmo desenho do centro, além disso, esses novos espaços carecem de infraestrutura básica, de asfalto, saúde, educação, transporte público, entre outros diversos serviços que são necessários para o desenvolvimento da vida humana.

Conforme Ferreira (2013), Goiânia apresenta o desafio referente a mobilidade urbana eficiente e a sustentabilidade, visto que a cidade está em constante expansão e verticalização.

Além disso, Goiânia é um sinônimo de cidade com vegetação urbana, por essa razão possui diversos Parques Urbanos que são referência para o Brasil. De acordo com Streglio e Oliveira (2011), os parques encontrados na cidade possuem potencial turístico, entretanto, o que falta é uma boa gestão pública e a manutenção deles.

7.6 ESTUDO DE CASO IV: CURITIBA – PR

7.6.1 Breve Análise do Contexto Histórico e econômico de Curitiba

Fundação: 1940

Localização: Região Sul do Brasil

Características predominantes: Curitiba possuiu por muito tempo a atividade de mineração e subsistência como principal meio de sustento.

Em meados de 1650, uma expedição foi formada pela Corte Portuguesa na região de Curitiba para encontrar ouro e metais. De acordo com Peterlini (2012), a futura cidade se consolidava com alguns habitantes e um pequeno comércio local.

Em 1721 foram instalados os primeiros Órgãos da Coroa Portuguesa e as primeiras regras urbanas, entretanto, pouco se sabe sobre vida urbana colonial de Curitiba. Pode-se notar pouquíssimas transformações no desenho urbano de Curitiba a partir de 1889, com a Proclamação da República, mas as mudanças significativas, e que transformariam a cidade de Curitiba no que é atualmente, começaram na metade do século XIX.

7.6.2 Formação do Desenho Urbano

Apesar de Curitiba ter sido construída no período colonial e, por essa razão, ter nascido em torno de uma igreja matriz e apresentar uma organização a partir de uma malha urbana orgânica – seguindo os traçados topográficos, característicos do domínio português (CAROLLO, 2002) –, seu planejamento e ordenamento urbano foi concebido em torno de 1940, pelas mãos do arquiteto francês Alfred Agache.

Carollo (2002) afirma que os primeiros avanços urbanos de Curitiba começaram em torno do final do séc. XIX e início do séc. XX, utilizando de técnicas para solucionar problemas comuns da época, como saneamento, circulação de pessoas e veículos e iluminação. Segundo Del Rei e Siembieda (2015), a remodelagem da cidade se deu por conta da explosão populacional, sendo necessário reestabelecer e implantar novos

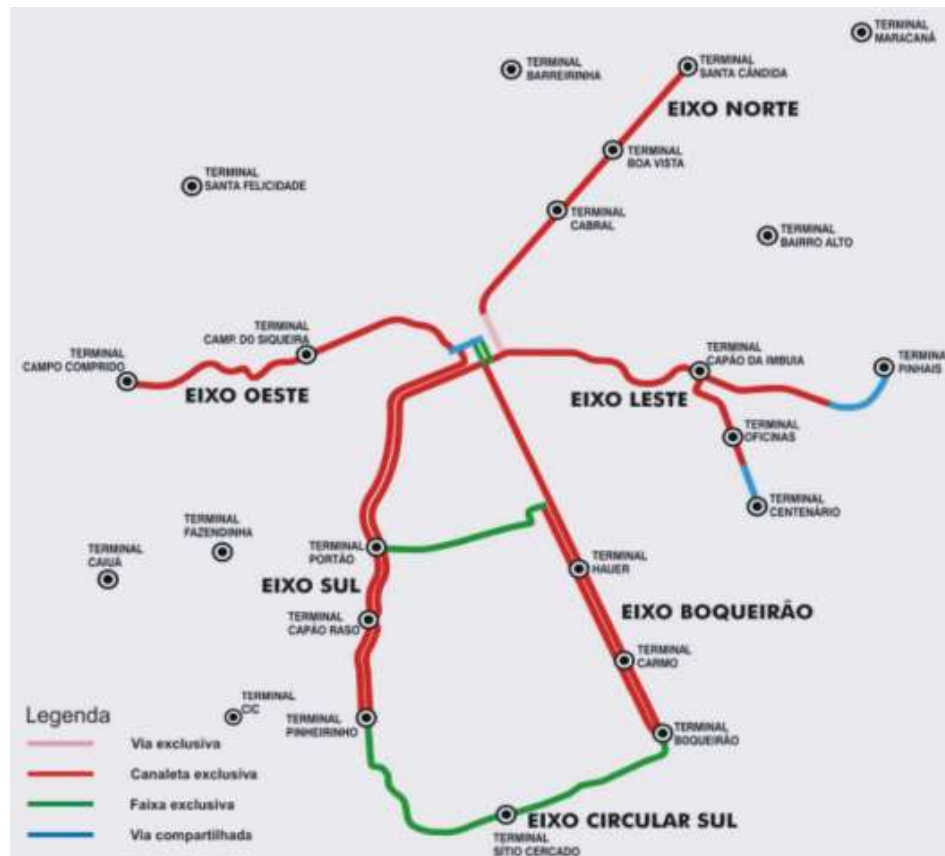
lugares, equipamentos urbanos e serviços básicos para a população, como transporte público e saneamento.

Carmo (2012) salienta que Curitiba, assim como muitas outras cidades brasileiras, possuía uma segregação social, deixando algumas zonas sem recursos básicos. Para melhor desenvolvimento e crescimento, a cidade demandava um plano urbanístico que ordenasse as ruas e caminhos que, em sua maioria, apresentavam descontinuidade além das esquinas tortuosas.

Segundo Carmo (2012), diferentemente de outras cidades, o plano urbanístico de Curitiba não ficou apenas no papel. Devido ao seu constante crescimento populacional, foi primordial, a aplicação do plano e sua remodelagem, incluindo construções de praças e avenidas, além do melhoramento em relação ao escoamento de águas pluviais.

Agache, segundo Carmo (2012), elaborou um coerente traçado urbano para que não houvesse problemas de congestionamentos e desordem das construções, além de projetar praças e lugares onde ficariam os serviços e lazer. O sistema viário previa avenidas desenhadas de modo radial, apontando sempre para o centro da cidade, sempre arborizado, definindo seu plano de teto.

Figura 10 - Eixos Urbanos e Mobilidade de Curitiba



Fonte: IPPUC (2008).

De acordo com Del Rei e Siembieda (2015), o Plano Diretor desenvolveu “cinco eixos estruturais” de transporte, que se irradiava do centro da cidade, direcionando a população para as “periferias” e canalizando o crescimento populacional. As áreas verdes eram bem planejadas, conforme o projeto urbanístico e sua execução, uma vez que cada 49m² de espaços verdes correspondia a um habitante na cidade.

Segundo os mesmos autores, o Plano Diretor foi desenvolvido juntamente ao projeto urbanístico da cidade, porém acabou se diferenciando em alguns pontos do que era previsto no projeto de Agache, no que concerne ao desenvolvimento do desenho urbano. O Plano Diretor visava o crescimento populacional de forma radial, saindo do centro da cidade – e não entrando, conforme projeto – e indo para suas extremidades. O Plano Diretor visava o gerenciamento e acompanhamento do progresso de Curitiba, uma vez que esta teve um crescimento populacional muito rápido em um curto período.

O seu plano urbanístico se estruturou a partir de 3 pilares importantes: transporte, sistema viário e uso do solo. Ao analisar o skyline de Curitiba, nota-se uma

grande verticalização em áreas centrais e específicas, enquanto ao redor predomina-se o gabarito baixo (abaixo 4 pavimentos). Desta forma percebe-se que o plano de teto da cidade (superfícies que cobrem o céu) apresenta acentuada disparidade além de haver grandes áreas livres (onde localizam-se seus parques que não possuem uma massa vegetativa muito densa).

Em torno de 1965, o plano de Agache para Curitiba acabou ficando desatualizado e a empresa SERETE, com a participação de Jorge Wilhelm, Arquiteto e Urbanista, desenvolveu um novo processo de aprimoramento da cidade, saindo da sua base de sistema radial, no centro, e fazendo-a crescer de forma linear, em toda sua periferia. (PEICHÓ, et al, 2016)

Ponderação: Curitiba é considerada não só uma cidade planejada em questão de ordenamento e desenho urbano, mas também pensando em seus contextos sociais, econômicos e administrativo, dando potencial de crescimento, melhorando os zoneamentos e circulação viária e remodelando as ruas em quase sua totalidade.

Quando se fala em Curitiba, há que se falar em Jaime Lerner que, segundo Vizeu e Morgado (2016), o ex-prefeito não foi apenas um urbanista, mas sim um gestor público da cidade, trazendo não apenas um desenho urbano, mas sim uma identidade visual para Curitiba, uma vez que a analisou em sua totalidade de aspectos tais como transporte, qualidade de vida, entre outros.

Portanto, nota-se aqui que a cidade teve um desenvolvimento, sem segregação social e seguindo os preceitos da sustentabilidade. Entretanto, com o crescimento da população, viu-se que não era mais possível seguir os planos de Agache, sendo então necessária a intervenção do desenho do sistema viário para que Curitiba pudesse acompanhar seu crescimento.

Quadro 6 – Características de Curitiba

Características Curitiba – Fundação: 1940
--

- Traçado ordenado;
- Avenidas voltando para o centro da cidade;
- Arborização;
- Remodelagem das ruas.

Fonte: Elaborada pelo próprio autor.

7.6.3 Pós formação do desenho urbano inicial

Atualmente Curitiba acumula prêmios e destaques por apresentar um potencial de crescimento homogêneo e sem segregação. A cidade, em 2020, ganhou o primeiro lugar no ranking de urbanismo brasileiro no Connected Smart Cities, apresentando maior homogeneidade na distribuição de saneamento básico e investindo constantemente na educação, moradia e transporte para a população. (OLIVEIRA, 2019)

É importante salientar também que, segundo Rechia (2005), a cidade é um modelo positivo sobre o planejamento urbano territorial, visto que contempla questões sociais, econômicas e ecológicas, tendo uma relação entre cidade, natureza e lazer. Tudo isso se deu por conta da gestão política-urbana de Jaime Lerner, que enfatizou essas questões acima citadas, trazendo para Curitiba um sinônimo de cidade ideal, ecologicamente correta e de constante integração.

Além de tudo isso, é importante frisar que, segundo Miranda (2010), a cidade de Curitiba é uma referência de Mobilidade Urbana, visto que as vias de acessos integram ao uso e ocupação do solo, trazendo maior importância para o transporte público do que apenas para o privado e tem ampla acessibilidade. É interessante destacar também que apesar da cidade ter sido planejada e projetada de forma coerente, até hoje Curitiba continua em constante evolução.

7.7 ESTUDO DE CASO IV: BRASÍLIA – DF

7.7.1 Breve Análise do Contexto Histórico e econômico de Brasília

Fundação: 1960.

Localização: Centro-Oeste do país.

Características predominantes:

Como Goiânia, Brasília também surgiu meio a uma antiga ideia de interiorização do país, trazendo a capital do litoral brasileiro para o Planalto Central. Brasília é também uma cidade referência por sediar o urbanismo modernista aplicado fidedignamente em solo brasileiro.

De acordo com Mata (2014), a transferência da sede do Governo para a região central do país seria vantajosa, uma vez que potencializaria as riquezas naturais, centralizaria as questões políticas e aumentaria a densidade demográfica, dando maior desenvolvimento econômico, cultural e territorial ao centro do país.

Inaugurada em 1960, Brasília foi, segundo Mata (2014), uma etapa do processo histórico do Planalto Central. É importante ressaltar que na região atual onde Brasília está localizada, já havia uma aglomeração desordenada e insipiente. O conjunto do solo foi a junção de núcleos urbanos chamados Planaltina e Brasilândia (que foram utilizadas como cidades satélites) com várias fazendas que já existiam ao seu redor, criando assim um “mosaico morfológico” (KOHLSDORF *et al*, 1985, *apud* DEL RIO, SIEMBIEDA, 2015, p. 39).

Brasília trouxe planejamento, acessibilidade e qualidade de vida para a região, além de uma grande projeção internacional do país. Porém, se analisá-la em seu contexto pós-moderno, pode-se notar duas cidades diferentes, a do plano-piloto e as cidades satélites, excluídas do planejamento.

7.7.2 Formação do Desenho Urbano

Para o planejamento de Brasília foi aberto um concurso público, o qual foram apresentados 26 projetos, tendo como destaque, e como vencedor, o de Lúcio Costa. Segundo Silva (1972), o plano consistia no desenvolvimento da cidade a partir de um traçado simples, formando um sinal de Cruz, ou X, símbolo que representa a fixação do homem a terra. Segundo o autor, cria-se então dois eixos perpendiculares: o Eixo Monumental, sentido Leste-Oeste, onde localiza-se a área institucional; e o Eixo Rodoviária, sentido Norte-Sul, formado pela Asa Sul e Asa Norte, compostas pelas superquadras residenciais, áreas comerciais e de lazer, com escolas, mercados, igrejas, entre outros equipamentos urbanos.

De acordo com Brito (2010), o planejamento da cidade foi um ideário urbanístico, com uso predominantemente de sistemas para facilitar a circulação de veículos, portanto, Lúcio Costa utilizou em seu projeto técnicas rodoviárias facilitando passagem dos carros e permitindo tráfego contínuo. O Eixo Longitudinal (Rodoviário) permite o fluxo mais intenso de carros, e as vias laterais, paralelas as centrais, para o tráfego local; juntamente a estas, outras vias foram traçadas perpendicularmente para facilitar o fluxo local de carros. (SILVA, 1972)

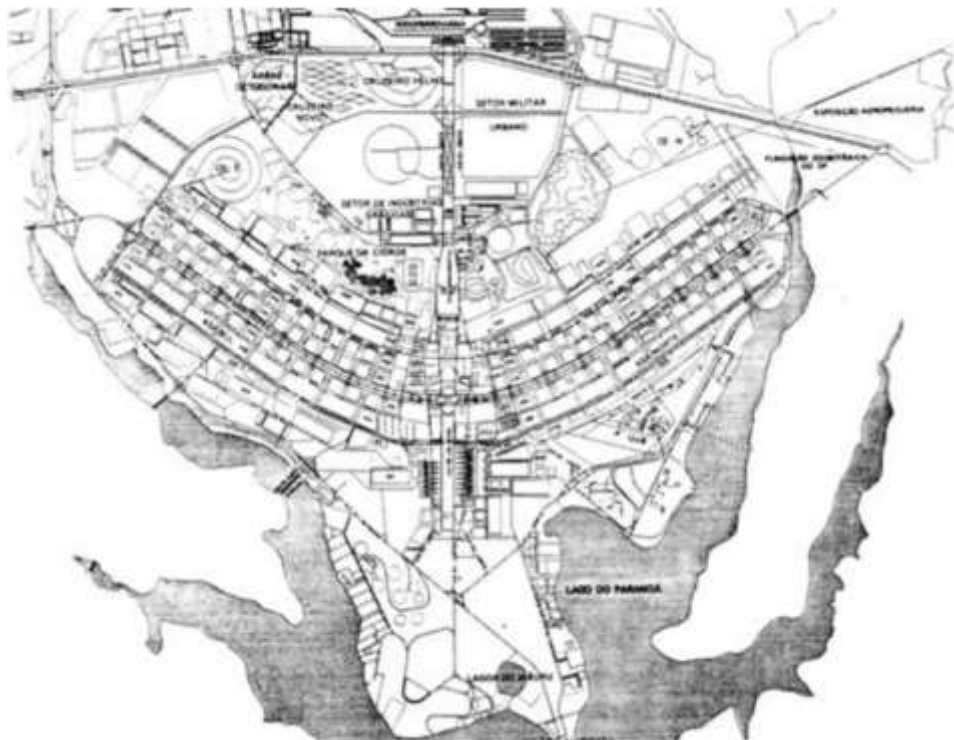
No Eixo Rodoviário encontram-se as superquadras, conceito utilizado por Lúcio Costa para facilitar a distribuição de blocos residenciais, este projeto teve como objetivo valorizar o ponto de vista do pedestre. De acordo com Silva (1972), as quadras possuíam comprimento e largura igual e uma faixa arborizada em seu entorno e, além disso, o gabarito era limitado, tendo no máximo 6 pavimentos sob pilotis. Nota-se, assim, que o plano vertical (fachada) apresenta um padrão, no entorno das superquadras estão posicionadas as coberturas vegetais, que se comportam como plano de teto e permitem a permeabilidade do solo.

No Eixo Monumental está situado o setor administrativo federal e local, cultural, esportivo, industrial e comercial, e onde também está localizada a Praça dos Três Poderes, composta pelo Congresso Nacional (poder executivo), Supremo Tribunal Federal (poder judiciário) e o Palácio do Planalto (poder legislativo). (SILVA, 1972). Aqui pode-se notar também o plano de chão que demonstra o equilíbrio entre os poderes – formando um desenho de triângulo na malha urbana. Este Eixo tem como objetivo valorizar a escala do carro.

Segundo Kubitschek (2000), a Catedral localiza-se na Esplanada, que possibilita maior visibilidade do edifício.

A esplanada prossegue até o cruzamento dos dois eixos urbanísticos, Eixo Monumental e Eixo Rodoviário, onde localiza-se a plataforma rodoviária, funcionando como coração da cidade.

Figura 11 - Plano Piloto de Brasília



Fonte: Nogueira (2004, p. 141)

Na parte inferior a plataforma segue uma via de mão única, continuando de forma espreada até se nivelar com a rodovia, que fornece acesso a setores distintos, como comerciais, bancários, escritórios, entre outros. (SILVA, 1972)

Ponderação: Posto isso, constata-se que desde o início Brasília é organizada de maneira lógica, objetiva e clara. Porém, de acordo com Mata (2014), apesar da cidade ter sido planejada, seu desenvolvimento também apresentou problemas, como por exemplo, a não previsão de que seus primeiros moradores seriam os construtores que ajudaram a levantar seu Plano Piloto: os candangos. A cidade era um “projeto para todos”, porém como todo planejamento, a segregação de classes foi inevitável. As

idades satélites testemunham isso, através dos seus grandes aglomerados ao redor de Brasília. Segundo Fonseca e Neto (2001, apud Mata, 2014), as cidades satélites nasceram de um projeto urbanístico, mas não de um planejamento, ou seja, estavam previstas, porém não haviam sido projetadas no Plano Piloto.

De modo geral, o Plano Piloto de Brasília previa uma adaptação de territórios já existentes no local e uma setorização da cidade. Entretanto, o Plano foi se adaptando até atingir sua forma atual. Apesar das superquadras preverem, além de moradias, também espaços comerciais, de lazer e esportivos, a divisão dos dois eixos acaba trazendo uma segregação à cidade e seus moradores acabam dependendo quase que exclusivamente de transportes públicos ou particulares para se locomoverem ao decorrer de seu plano.

Diante do exposto, pode-se notar que Brasília, como salientado por Ghel (2015), é para ser vista do alto e de fora, ou seja, o espaço urbano é grande demais, nada convidativo e está concentrado exclusivamente na maior escala.

Quadro 7 - Características de Brasília

Características Brasília – Ano de Fundação: 1960
<ul style="list-style-type: none"> • Dois eixos principais no formato de X ou Cruz; • Presença das Superquadras; • Setorização da cidade; • Prevalência do Urbanismo Rodoviário; • Construída para ser de todos, mas desde a sua fase de construção demonstrou o tratamento desigual para os construtores que a edificaram.

Fonte: Elaborada pelo próprio autor.

7.7.3 Pós formação do desenho urbano

De acordo com Menezes (2008), a cidade de Brasília sofreu várias críticas, como a “cidade sem rua” ou rotulando-a como “feira de automóveis”. Entretanto, com o passar dos anos, a cidade foi se desenvolvendo e sua vegetação arbórea preencheu todo o espaço urbano, sombreando seus caminhos e fechando os horizontes que antigamente eram taxados como áreas vazias, possibilitando, assim, o usufruto dos espaços livres. A cidade é denominada como “feira de automóveis” devido à sua falta de delimitação dos espaços destinados aos pedestres, prevalecendo as críticas, definindo Brasília como uma cidade para carros.

Apesar de todo o planejamento urbano, na pós formação do seu desenho, de acordo com Brito (2009), as cidades satélites foram formadas, causando a segregação social, uma vez que as mesmas abrigaram as pessoas menos abastadas, que construíram a cidade. Tais estruturas eram para ser apenas temporárias, porém acabou tomando conta da periferia de Brasília e mostrando nitidamente as questões sociais do Brasil.

8 RESULTADOS

No decorrer da pesquisa notou-se que o ordenamento territorial brasileiro na época colonial priorizou as questões de segurança e defesa da costa brasileira, projetando de forma irregular os traçados das vias e quadras, como ocorreu em Paraty.

Com o passar dos tempos, observou-se, através da disposição da linha cronológica, uma readequação não apenas voltada às lógicas territoriais internas, mas também assim como preocupações no âmbito social, cultural, político e econômico, que foram fatores incorporados ao desenho urbano e ao planejamento territorial de maneira singular em cada uma das cidades abordadas por esta pesquisa. O fator econômico apresentou-se como um dos pontos mais relevantes neste contexto de atração para criá-las e organizá-las.

Seja no traçado irregular de Paraty, ordenado em Aracaju, radial em Goiânia ou setorizado em Brasília, a complexidade das questões que guiam e definem a forma delas, tais quais as conhecemos, contemplam as especificidades de cada cidade. Aracaju, Goiânia e Brasília apresentam a setorização como características importantes e isso revela que foram construídas, tendo como pressuposto, o urbanismo modernista, que se apoia na Carta de Atenas e que inspirou o ordenamento e planejamento territorial das três.

Neste sentido, de acordo com Lang (2005, apud Vicente Del Rio e William Siembied, 2015), o desenho urbano das cidades brasileiras se afastava de seu perímetro original, tendo sempre que recorrer a espaços criados posteriormente a um planejamento que era preciso ser “encaixado” nesse contexto. Atingindo seu ápice quando se trata de Brasília e suas cidades satélites. Isso se dá porque o com o crescimento nos outros estudos de caso é mais disperso pelo território enquanto em Brasília, a rigidez de sua forma evidencia o crescimento das cidades satélites para além do desenho de Lúcio Costa.

Observou-se através das análises dos Estudos de Caso, que apesar dos diversos modelos e objetivos que lideraram as tomadas de decisões no campo do ordenamento territorial no Brasil, as cidades brasileiras aqui analisadas foram se desenvolvendo de acordo com os saberes de cada época e da sua relação estreita com a conformação do local. Observa-se, assim, que o campo do urbanismo, enquanto

campo do saber e prática, é vasto, complexo e que, em seu processo de atualização, demanda revisão constante.

Outro fator observado é que as decisões sobre o território são também resultado de expectativas que motivam e nutrem, almejando uma realidade inalcançada e complexa. Isso acontece porque a cidade é um organismo vivo que se atualiza a todo momento e, por essa razão, as mudanças em seus desenhos sempre irão ocorrer e novos planos e diretrizes deverão ser criados para organizá-las novamente diante das novas demandas.

9 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

A presente pesquisa teve como finalidade entender o desenvolvimento do tecido urbano brasileiro. As cinco cidades estudadas – Paraty, Aracaju, Goiânia, Curitiba e Brasília – foram desenvolvidas em contextos históricos e econômico diferentes, porém todas influenciando uma sobre a outra.

O Brasil possui cerca de 5.570 municípios, ao longo de seu vasto território, e a escolha das cidades se deu por todo seu contexto histórico, econômico e pela importância no desenvolvimento do país. Todos os estudos de caso presentes nesta pesquisa ressaltaram e salientaram momentos importantes para o Brasil, como por exemplo os períodos econômicos pelos quais Paraty atravessou ou os movimentos políticos que fizeram com que Goiânia e Brasília fossem construídas no centro do território brasileiro.

A pesquisa buscou, desde o princípio, entender, analisar e compilar materiais referentes ao planejamento urbano brasileiro, de forma que as cidades acima estudadas fossem analisadas dentro de um arco temporal que contemplasse as bases do DNA urbano no Brasil em alguns dos momentos cruciais na constituição deste grande arcabouço teórico-prático, que consiste a experiência brasileira no campo do ordenamento territorial e urbanístico.

11 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Constatou-se, portanto, que por se tratar de uma ciência humana por natureza, o Urbanismo – aqui entendido como todos os estudos que contemplam cidade em sua totalidade – tal qual seu criador, o homem, tem em sua raiz mais profunda, contradições, e complexidades que lhe atribuem um caráter dinâmico e uma natureza vibrante, que se atualiza constantemente, impossibilitando assim cerceamentos e definições pré-estabelecida, de qualquer forma ou natureza.

Nota-se também que fatores como questões socioeconômicas, físicas e políticas interferem de maneira contundente no processo de construção do cenário urbano e que este se dá ao longo de grandes períodos.

Desta forma, para entender a cidade, enquanto criação direta do homem, é preciso entender mais sobre o homem e sociedade no qual estes se inserem, sendo, esta a segunda questão, mais importante no processo de construção de um cenário urbano, ficando atrás apenas das características físico-territoriais na qual a cidade é localizada.

Respondendo a questão: Quais contribuições para a prática e estudo do ordenamento e planejamento territorial a experiência brasileira pode oferecer? a pesquisa se revelou de grande valor por salientar questões referentes a malha urbana, às questões naturais do sítio onde as cidades foram implantadas, os impactos da economia, sociedade, valores na constituição da cidade e suas dinâmicas assim como por proporcionar reflexões, estudos, ampliar repertório de análise de impactos e discussões acerca do espaço urbano, no sentido de avançar nas proposições e conhecimentos para maior entendimento conceitual e metodológico sobre a ciência do urbanismo.

Notou-se que a ciência do Urbanismo é suscetível, volátil, rica e dinâmico, tal qual a cidade e seu criador, o homem – em especial o Arquiteto e Urbanista – que atua diretamente nesta área trabalhando com equipes multidisciplinares. Notou-se, primordialmente, que a construção da realidade humana demanda e aponta para a

necessidade de atualização contínua, tanto deste campo do saber quanto do profissional que atua nesta área.

REFERÊNCIAS

ABBUD, B. **Criando Paisagens**: Guia de trabalho em Arquitetura Paisagística. São Paulo: Editora Senac, 2006.

ALVES, T. M.; CHAVEIRO, E. F. Metamorfose urbana: a conurbação goiânia -goianira e suas implicações sócio-espaciais. **Revista Geografica Acadêmica**, Boa Vista, v.1 n.1, p. 95- 107, 2007. Disponível em: <https://biblat.unam.mx/hevila/Revistageograficaacademica/2007/vol1/no1/9.pdf>. Acesso em: 28 mar. 2020.

BARATTO, R. 10 Razoes por que uma cidade precisa de planejamento urbano. *In*: **Archdaily**. [S./], 15 mar. 2020. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-174761/10-razoes-pelas-quais-uma-cidade-precisa-de-planejamento-urbano>. Acesso em: 28 mar. 2020.

BRASIL. Lei nº 12.378, de 31 de dezembro de 2010. **Regulamenta o exercício da Arquitetura e Urbanismo; cria o Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil - CAU/BR e os Conselhos de Arquitetura e Urbanismo dos Estados e do Distrito Federal - CAUs; e dá outras providências**. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil: seção 1, Brasília, DF, n. 792, p. 1, 31 dez. 2010. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/l12378.htm#art68. Acessado em: 15 fev. 2021.

BRITO, J. **De Plano Piloto a metrópole**: a mancha urbana de Brasília. 2009. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2009. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/3970?mode=full>. Acessado em: 15 fev. 2021.

BURNETT, C. A. A sulanca no cenário da “Revolução Industrial” Brasileira. **Revista Labor**: Fortaleza, v. 1, n. 19, p. 116-132, jan./jul. 2018. Disponível em: http://repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/38416/1/2018_art_aburnett.pdf. Acessado em: 26 mar. 2021.

CAPONERO, M; GIRALDI, R.; LEITE, E. Paraty, patrimônio mundial da Unesco: preservação da história, da memória, da cultura e da biodiversidade. **Revista Confluências Culturais**, Joinville, v. 8, n. 2, p. 42-53, set. 2019.

CARMO, J. C. B. Alfred Agache e seu plano para Curitiba: técnicas, institucionalização e o início do discurso da cidade planejada. **URBANA**: Revista Eletrônica do centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade. v. 4, n. 01, jan./ jun. de 2012.

CAROLLO, B. **Alfred Agache em Curitiba e sua visão de urbanismo**. 2002. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2002. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/3240?show=full>. Acesso em: 15 dez. 2020.

CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO DO BRASIL. **Manual do Arquiteto e Urbanista**. 2. ed. Brasília, DF: CAU/BR, 2015.

CURY, I. **O estudo morfológico de Paraty**: no contexto urbanístico das cidades marítimas atlânticas de origem portuguesa. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.

DINIZ, D. N. **Aracaju**: A construção da Imagem da Cidade. Tese de Mestrado – Universidade de São Paulo. São Paulo, 2009.

FERREIRA, A. **A compreensão do lazer no planejamento urbano de Goiânia**: aproximações históricas. 2003. Dissertação (Mestrado em Educação Física) - Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003. Disponível em: <http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/274964>. Acesso em: 15 dez. 2020.

FRANÇA, V. **Diagnóstico da cidade de Aracaju**. Prefeitura Municipal de Aracaju, Aracaju, 2014.

GEHL, J. **Cidade Para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GONSALES, C.H. Cidade moderna sobre cidade tradicional: movimento e expansão – parte 2. **Arquitextos**, São Paulo. n. 059.04, ano 05, abr. 2005. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/473>. Acesso em: 03 ago. 2020.

GOUVÊA, L. A. **Cidadevida**: Curso de desenho ambiental urbano. São Paulo: Nobel, 2008.

HOLANDA, S. **Raízes do Brasil**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1963.

IPHAN. **Histórico de Paraty**. Rio de Janeiro. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1510/>. Acessado em: 03 fev. 2020.

IPPUC. Plano de Mobilidade e Transporte integrado de Curitiba. Disponível em: <http://www.ippuc.org.br/ippucweb>. Acessado em: 02 fev. 2021.

KUBITSCHEK, J. **Porque construí Brasília**. Brasília, DF: Senado Federal; Conselho Editorial, 2000.

LACERDA, N. O campo do Planejamento Urbano e Regional: da multidisciplinaridade à transdisciplinaridade. **R. B. Estudos Urbanos e Regionais**. Recife: Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2013.

LAMAS, J. **Morfologia Urbana e Desenho da cidade**. São Paulo: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LIMA, J. A. Urbanismo como ciência, técnica e arte: sua política e sua proteção legal. **Arquitextos**, São Paulo, n. 027.04, ano 03, ago. 2002. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/03.027/760>. Acesso em: 03 fev. 2020.

LIMA, L. Dossiê: **Festa do Divino Espírito Santo da cidade de Paraty/RJ**. IPHAN, 2010. Disponível em: https://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Dossie_festa_divini_Paraty.pdf. Acesso em: 05 mai. 2020.

LYNCH, K. **A boa forma da cidade**. Edições 70, 1981.

LOPES, L. Quanto mais forem os caminhos mais descaminhos haverá. Notas sobre o Caminho do Ouro em Paraty. **Boletim Informações Fipe**. São Paulo: Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, 2016, n. 436, p.53-56.

MARICATO, E. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Editora Vozes Ltda, 2011.

MASCARÓ, J. L. **Loteamentos Urbanos**. Masquatro Editora, Porto Alegre, 2005.

MATA, W. **A produção do espaço urbano no Distrito Federal: da construção de Brasília à expansão urbana de Planaltina/DF – o viés histórico-social**. 2014. Tese (Mestrado em Geografia) – Universidade de Brasília, Brasília DF, 2014.

MATHIEU, M; MELLO, A. Gestão ambiental urbana, diferente em cidades planejadas? o caso de tres cidades brasileiras. **Confins**. n. 4, novembro 2008. Disponível em: < https://www.researchgate.net/profile/Neli_Mello_Thery/publication/30457337_Gestao_ambiental_urbana_diferente_em_cidades_planejadas_O_caso_de_tres_cidades_brasileiras/links/00b495222e298c595b000000/Gestao-ambiental-urbana-diferente-em-cidades-planejadas-O-caso-de-tres-cidades-brasileiras.pdf>. Acesso em: 15 mai. 2020.

MEDEIROS, V. **Urbis Brasiliae ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas**. 2009. Dissertação (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de pesquisa e pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2006. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/1557>. Acessado em: 30 abr. 2021.

MENEZES, M. R. **O lugar do pedestre no plano piloto de Brasília**. 2008. Dissertação (Mestrado em Desenho Urbano) – Programa de pesquisa e pós-graduação da

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2008. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/2779>. Acesso em: 30 abr. 2021.

MIRANDA, H. **Mobilidade Urbana Sustentável e o caso de Curitiba**. 2010. Dissertação (Mestrado em Planejamento e Operação de Sistemas de Transportes) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-03052011-103404/en.php>. Acesso em: 02 set. 2021.

MOREIRA, F. D. Urbanismo e modernidade: Reflexões em torno do Plano Agache para o Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Recife, v. 9, n. 2, p. 95-114, nov. 2007. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/184>. Acesso em: 12 jan. 2021.

MOREIRA, H. F. **O Plano Diretor e as Funções Sociais da Cidade**. Trabalho de Conclusão de Curso – CPRM Serviço Geológico do Brasil. Rio de Janeiro, 2008.

MOTTA, M. Sesmarias e o Mito da Primeira Ocupação. **Justiça e História**. Porto Alegre: Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul, Vol. 4, N. 7, março 2004, p. 2-14.

NOGUEIRA, A. **Análise sintático-espacial das transformações urbanas de Aracaju (1855-2003)**. 2004. Dissertação (Doutorado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2004. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/12296>. Acesso em: 15 mai. 2021.

NUNES, B.; COSTA, A. Distrito Federal e Brasília: dinâmica urbana, Violência e heterogeneidade social. **Cadernos Metrópole**. [S.l.], n. 17, fev. 2012. Disponível em: <http://ken.pucsp.br/metropole/article/view/8762>. Acesso em: 17 maio 2020.

OLIVEIRA, T. Planejamento urbano de Curitiba é o melhor do Brasil, aponta ranking. HAUS. **Gazeta do Povo**. 10 out, 2019. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/haus/urbanismo/planejamento-urbano-de-curitiba-e-o-melhor-do-brasil-aponta-ranking-2019/>. Acessado em: 27 abr. 2021.

PAES, M. T. Dossiê: Trajetórias do patrimônio cultural e os sentidos dos seus usos em Paraty (RJ). **Resgate - Revista Interdisciplinar de Cultura**, Campinas, v.23, n.30, p. 105-118. jul./dez. 2015.

PEICHÓ, A. S. *et al.* A (trans)formação da malha urbana de Curitiba: Uma análise sintática. 7º Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável Contrastes, Contradições e Complexidades – **Pluris**. Maceió, out. 2016.

PRIESTER, M. **Os olhares sobre o bairro histórico de Paraty/RJ: Análise de Intervenções na Arquitetura Civil e no Espaço Público**. 2015. Dissertação (Mestrado em Preservação do Patrimônio Cultural) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico

Nacional, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em:
http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Dissertacao_pep_mariana_freitas_pr_iester_2015.pdf. Acesso em: 20 out. 2020.

RECHIA, S. Espaço e planejamento urbano na sociedade contemporânea: políticas públicas e a busca por uma marca identitária na cidade de Curitiba. **Revista Movimento**, Porto Alegre, v. 11, n. 3, p. 49-66, set./dez. 2005

REIS FILHO, N. **Evolução Urbana do Brasil**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1968.

ROVATI, J. Urbanismo versus Planejamento Urbano. **R. B. Estudos Urbanos e Regionais**, Salvador, v.15, n. 1, p. 33-35, maio, 2013.

SALES, T. Práticas Urbanísticas e Preservação Patrimonial no Brasil. **Revista Crítica Histórica**: Alagoas, v. 1, n. 2, p. 242-253, dez. 2010. Disponível em:
<https://www.seer.ufal.br/index.php/criticahistorica/article/view/2739/pdf>. Acesso em: 09 set. 2020.

SANTOS, B. **Urbanização e clima urbano do bairro Atalaia na cidade de Aracaju/SE**. 2016. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de pós-graduação em Geografia - Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2016. Disponível em:
https://ri.ufs.br/bitstream/riufs/5509/1/BRUNA_FORTES_SANTOS.pdf. Acesso em: 07 abr. 2021.

SANTOS, G., OLIVEIRA, M. A. Os desdobramentos do Planejamento Urbanístico de Goiânia. **Revista Espaço Livre**. Vol. 8, N. 15, jan./jun., 2013. Disponível em:
<https://redelp.net/revistas/index.php/rel/issue/view/62>. Acesso em: 30 abr. 2021.

SILVA, C. H. **Espaços Públicos Políticos e Urbanidade**: o caso do centro da cidade de Aracaju. 2009. Dissertação (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2009. Disponível em:
<https://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/8834>. Acesso em: 05 nov. 2020.

SILVA, E. **História de Brasília**: um sonho, uma esperança, uma realidade. Brasília: Editora Brasília, 1972.

SIMÕES JUNIOR, J. Paradigmas da urbanística ibérica adotados na colonização do continente americano. **Arquitextos**, São Paulo, Ano 13, N. 148.06, set. 2012. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.148/4505>. Acesso em: 12 mar. 2020.

SOLLERO LEMOS, I. **Os interiores dos quarteirões**: de Cerdà ao 22@. 2011. Dissertação (Mestrado em Desenho Urbano: em Arte, Cidade, Sociedade) – Facultat de Belles Arts – Universitat de Barcelona, Barcelona, 2011. Disponível em:
<http://diposit.ub.edu/dspace/handle/2445/20646>. Acesso em: 14 jan. 2021

SOUZA, B. **Desenvolvimento regional e gestão metropolitana**: reflexões a partir da Política Habitacional na região metropolitana de Aracaju. 2009. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Gestão de Empreendimentos Locais) – Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2009. Disponível em: <https://ri.ufs.br/handle/riufs/4519>. Acesso em: 24 fev. 2021.

SOUZA, M. L. Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. **Geoatos**: Revista Geográfica em Atos, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2002, 560p. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/geografiaematos/article/view/7629/pdf>. Acesso em: 15 fev. 2021.

SPOSITO, M. E. **Capitalismo e Urbanização**. Editora Contexto, São Paulo, 1988.

STREGLIO, C. F.; OLIVEIRA, I. J. Parques Urbanos de Goiânia – GO: Papel Social e Potencial Turístico. **RA 'E GA**: O espaço geográfico em análise. Curitiba: Departamento de Geografia - UFPR, 2011, p. 317-339. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/raega/article/view/24842/16653>. Acesso em 02 set. 2021

TRANSDISCIPLINAR. *In*: DICIONÁRIO Aurélio. 5. ed. Curitiba: Editora Positivo, 2010. Aplicativo. Disponível em: https://play.google.com/store/apps/details?id=br.com.editorapositivo.aurelio&hl=pt_BR&gl=US. Acesso em: 18 mar. 2021.

VIZEU, F.; MORGADO, U. Identidade da organização-cidade de Curitiba: Estudo histórico da primeira gestão de Jaime Lerner. *In*: IV CONGRESSO BRASILEIRO DE ESTUDOS ORGANIZACIONAIS. Porto Alegre, 2016. Disponível em: <https://anaiscbeo.emnuvens.com.br/cbeo/article/view/28>. Acessado em: 08 set. 2021.

WALL, E. **Desenho Urbano**. Porto Alegre: Bookman, 2012.